Die Haftung für Bahnpostsendungen.

Inauguraldissertation

zur

Erlangung der juristischen Doktorwürde

vorgelegt der

Juristischen Fakultät der Universität Marburg

von

Lothar Kahle

Gerichtsreferendar.

Hofbuchdruckerei Eisenach H. Kahle
1920.

Dekan:

Herr Geheimrat Professor Dr. Traeger, Marburg.

Referent:

Herr Geheimrat Professor Dr. Leonhard, Marburg.

Meinen Eltern!

Inhalts-Verzeichnis.

Einleitung.

Die Frage, inwieweit die Eisenbahn für Postsendungen haftet, ist bisher noch nicht befriedigend gelöst worden, sodaß es sich lohnt, zu dieser praktisch wichtigen Frage des Verkehrsrechts Stellung zu nehmen. Unter dem zusammenfassenden Ausdruck „Die Haftung für Bahnpostsendungen" will ich zunächst die Haftung der Post für Bahnpostsendungen, d. h. solche Postsendungen, die der Eisenbahn zur Beförderung übergeben werden, nach den Bestimmungen des Postgesetzes in großen Zügen darstellen und die Rechtsnatur der Posthaftung prüfen. Dann soll die Streitfrage erörtert werden, ob und inwieweit die Eisenbahn für derartige Postsendungen haftet, und zwar sowohl gegenüber der Post als auch unmittelbar gegenüber den Absendern der Sendungen.

Allgemein möchte ich vorausschicken, daß ich die Fragen nur nach deutschem Rechte behandeln will und das internationale Post- und Eisenbahnrecht übergehen werde, da die zukünftige Ausgestaltung der internationalen Rechtsbeziehungen noch sehr unbestimmt ist.

I. Die Haftung der Post für Bahnpostsendungen.

§ 1. Der Postbeförderungsvertrag und seine rechtliche Natur.

Wenn auch die Post ebenso wie die Eisenbahn eine öffentliche Verkehrsanstalt ist und daher dem öffentlichen Recht untersteht, so ist doch allgemein in der Literatur und Rechtsprechung anerkannt, daß zwischen der Post und dem Absender einer Postsendung ein privatrechtlicher Vertrag zustande kommt. Neuerdings ist allerdings mehrfach versucht worden, die Vertragsnatur der Postbeförderungsgeschäfte zu leugnen, so u. a. von Zorn (Staatsrecht S. 274 f.), Schott (in Endemanns Handbuch des Handelsrechts Bd. III S. 539, 540), Arndt (Staatsrecht S. 284), O. Mayer (Deutsches Verwaltungsrecht II, S. 318). Die genannten Schriftsteller wollen beweisen, daß die Verpflichtung der Post zur Beförderung von Sendungen eine lediglich auf Gesetz beruhende Verpflichtung sei; so spricht z. B. Zorn von Obligationen des öffentlichen Rechts, Schott von Erfüllung einer gesetzlichen Verpflichtung.

Zugunsten dieser Theorie läßt sich zwar anführen, daß die meisten den Postverkehr regelnden Rechtsätze des Postgesetzes und der Postordnung verwaltungsrechtlichen Inhalt haben, ferner, daß die Post dem Kontrahierungszwang unterworfen ist. Aber gegen die Auffassung der gesetzlichen Verpflichtung spricht unzweideutig der Wortlaut des § 50, 2 des Postgesetzes, worin zum Ausdruck kommt, daß zwischen Absender und Postverwaltung ein Vertragsverhältnis besteht, und daß die Vorschriften der Postordnung als Bestandteil dieses Vertrages gelten. Aber auch der Kontrahierungszwang läßt sich mit der Vertragsnatur der Post-

beförderungsgeschäfte vereinigen. Denn obgleich auch die Eisenbahn nach Handelsrecht zur Annahme und Beförderung von Gütern verpflichtet ist, wird niemand bestreiten, daß diese Beförderung sich auf Grund eines privatrechtlichen Vertrages vollzieht.[1]) Wie weiter Laband richtig ausführt, enthält der staatliche Postbetrieb keine Betätigung staatlicher Hoheitsrechte, auch wenn die Postanstalten nicht bloß rein fiskalische Interessen verfolgen, sondern auch dem öffentlichen Wohl dienen und daher nicht unter die Regeln des Handelsrechts fallen. Aber dem einzelnen Absender gegenüber tritt der Staat in Gestalt der Postverwaltung als gleichgestellte Persönlichkeit gegenüber und zwar als Unternehmer eines auf Erwerb gerichteten Betriebes, nur auf Willen des Absenders hin begründet er mit ihm ein Vertragsverhältnis. In diesem Sinn haben sich die meisten Schriftsteller und auch das Reichsgericht ausgesprochen (vergl. RG.; Z. 41, S. 10248, S. 257, RGStr. 20, 436).

Der Postbeförderungsvertrag ist seiner Rechtsnatur nach ein Werkvertrag des bürgerlichen Rechts (BGB. § 631), und zwar ein solcher, der eine Geschäftsbesorgung zum Gegenstand hat. Durch den Vertrag wird der Unternehmer, die Postverwaltung, verpflichtet, die Beförderung einer Postsendung zu übernehmen, während der Absender die Vergütung, das Porto, zu entrichten hat. Genauer wird man ihn aber als ein Beförderungsvertrag besonderer Art bezeichnen müssen, da der Vertrag durch das Postgesetz und die Postordnung in mancher Beziehung abweichend vom bürgerlichen Recht geregelt ist.[2])

Daß der Vertrag eine Beförderung von Postsendungen zum Gegenstand hat, ist bei den meisten Arten von Postsendungen zweifelsfrei, z. B. bei Briefen, Postkarten, Warenproben, bei Paketen, bei Wertsendungen und endlich bei Einschreibsendungen. Zweifel können nur bei der Post-

---

1) Vgl. Laband, Reichsstaatsrecht § 27. Scholz, Postrecht S. 602. Eger und Gordan, Post-, Telegraphen- und Telephonrecht S. 79. Dambach v. Grimm, das Postgesetz S. 4 f. Aschenborn, das Postgesetz S. 73.

2) Das wird allgemein anerkannt (vgl. Scholz S. 704, Anm. 11 und die dort angeführte Literatur.)

anweisung, der Nachnahmesendung und dem Postauftrag entstehen.

Durch den Postanweisungsvertrag verpflichtet sich die Post, eine ordnungsmäßig eingezahlte Geldsumme dem Empfänger in gleicher Höhe des eingezahlten Betrages auszuhändigen und den Postabschnitt zu übergeben. Die rechtliche Natur des Postanweisungsvertrages ist bestritten, jetzt wird aber mit Recht von den meisten Schriftstellern angenommen, daß es sich im Grunde genau wie bei einer gewöhnlichen Briefsendung um einen Postbeförderungsvertrag handelt.[1]) Der Unterschied besteht lediglich darin, daß die eingezahlte Summe nicht in natura, sondern mittelst eines Formulars dem Empfänger übermittelt wird. Dambach[2]) behauptet, daß der Postanweisungsvertrag sich aus dem Beförderungsvertrag (Übersendung der Anweisung) und einem Realakt (Hingabe des Geldbetrages an die Post mit der Auflage, den gleichen Betrag dem Empfänger auszuhändigen) zusammensetze. Wie Scholz hierzu richtig ausführt, ist dieser Realakt bei allen Postbeförderungsverträgen notwendig, da ohne ihn gar kein Vertrag entsteht; der Realakt ist also nicht als ein besonderes Rechtsgeschäft zu betrachten.

Der Vollständigkeit halber mögen hier noch die Postnachnahme- und die Postauftragsgeschäfte erwähnt werden. Nach Eger und Gordan (Postrecht) handelt es sich hier um gemischte Geschäfte, insofern als die Post neben der Beförderung von Postsendungen noch andere Geschäfte übernimmt, und zwar ist das Beförderungsgeschäft bei der Nachnahme das Hauptgeschäft, beim Postauftrag das Hilfsgeschäft. Beide Arten werden in §§ 18 und 19 der Postordnung behandelt[3])

Bei der Nachnahme unterscheiden wir drei Verpflichtungen der Post:

---

1) Scholz, Postrecht § 207 S. 605.
2) Postgesetz, S. 94.
3) Das Nähere siehe Hellmuth, Die Haftung für Nachnahmesendungen (Eger, Entsch. 29, S. 14 ff.). Vgl. auch Scholz S. 670.

a) die Beförderung der Sendung,
b) den Auftrag, den Betrag gegen Aushändigung der Sendung einzuziehen,
c) die Rückbeförderung des Betrages mittelst Postanweisung.

Umgekehrt wird beim Postauftrag verfahren. Man unterscheidet hier:

1. Postaufträge zur Einziehung von Geldbeträgen,
2. Postaufträge zur Einholung von Akzepten.

In beiden Fällen verpflichtet sich die Post:

a) den Auftragbrief an den Empfänger zu senden,
b) den Auftrag auszuführen, also entweder den Geldbetrag einzuziehen oder das Akzept einzuholen,
c) den Geldbetrag bezw. das Akzept mittelst Postanweisung bezw. Einschreibebrief an den Absender zurückzusenden.

Während die Postnachnahme überwiegend als ein Werkvertrag anzusehen ist, so liegt hier nach herrschender Ansicht eine Verbindung von Beförderungsvertrag und Auftrag vor.[1]) Richtiger ist es jedoch, auch in diesem Fall einen einheitlichen Werkvertrag anzunehmen,[2]) da die Leistung der Post entgeltlich erfolgt, also eher von einem Vertrag nach Art des § 631 BGB. als von einem Auftrag im Sinne des BGB. gesprochen werden kann.

§ 2. Die gesetzlichen Grundlagen des Postbeförderungsvertrages.

Die Frage, welche gesetzlichen Bestimmungen auf den Postbeförderungsvertrag anzuwenden sind, ist dahin zu beantworten, daß in erster Linie die Vorschriften des Postgesetzes vom 28. Oktober 1872 und der Postordnung maßgebend sind. Wenn aber das Gesetz schweigt, so sind in

---

1) Dambach, S. 97. Entsch. OLG. Colmar v. 21. 2. 87.
2) Scholz, S. 687 ff., Aschenborn S. 72, Eger-Gordan S. 89.

Hinblick auf die privatrechtlichen Verhältnisse zwischen den Absendern und der Postverwaltung die Normen des Privatrechts anzuwenden.

Nach dem alten Handelsgesetzbuch war bestritten, ob die Post als Kaufmann anzusehen ist, und daher die Vorschriften des HGB. subsidiäre Anwendung finden (vgl. Dambach S. 5 und die dort angeführte Literatur). Diese Streitfrage hat nach Einführung des neuen HGB. ihre Erledigung gefunden, denn § 452 HGB. sagt ausdrücklich, daß die Post nicht als Kaufmann im Sinn des Handelsgesetzbuch anzusehen ist und daß infolgedessen die Vorschriften über Frachtvertrag, Speditionsvertrag u. s. w. keine Anwendung finden.

Die Heranziehung der Bestimmungen des bürgerlichen Rechts wird jedoch von der herrschenden Ansicht bejaht, allerdings werden sich dabei große Schwierigkeiten, z. B. bei Anwendung der Rechtssätze über Nichtigkeit und Anfechtbarkeit der Rechtsgeschäfte, ergeben (vgl. Scholz, Postrecht S. 610 Anm. 29).

Das System der Haftung der Postverwaltung.

§ 3. Allgemeines. Die Rechtsnatur der Haftung.

Durch den Postbeförderungsvertrag entstehen Verpflichtungen lediglich zwischen dem Absender und der Post, nicht zwischen der Post und einem Dritten. Wie eingangs gesagt ist, übernimmt die Post durch den Abschluß des privatrechtlichen Werkvertrags die Verpflichtung, die Sendung richtig an den Empfänger zu befördern, sie hätte daher nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen nur für Vorsatz und Fahrlässigkeit einzustehen. Die Haftung der Post ist jedoch abweichend von den Bestimmungen des bürgerlichen Rechts in den §§ 6—12 des Postgesetzes geregelt und zwar erschöpfend. Das ergibt sich deutlich aus § 12 des Postgesetzes, der bestimmt: „Eine weitere als die in §§ 8—11 nach Verschiedenheit der Fälle bestimmten Entschädigung wird von der Postverwaltung nicht geleistet.“ Hiermit ist durch das

Postgesetz die Grenze gezogen, es folgt daraus, daß bürgerlich-rechtliche Normen (BGB. § 276, 823, 831 usw.) auf die Posthaftung keine Anwendung finden.

Die Haftung des BGB. geht von dem Grundsatz des Verschuldens aus, der Schuldner hat im allgemeinen nur Vorsatz und Fahrlässigkeit zu vertreten, sowohl vertraglich (§ 276) als auch außervertraglich (§ 823). Man spricht hier von Schuldhaftung. Daneben kennt das Reichsrecht in einzelnen Fällen die Gefährdungshaftung, d. h. die Haftung auch ohne Verschulden des Verpflichteten. Diese strengere Haftung ergibt sich meist aus der Gefährlichkeit des Betriebes selbst wie z. B. die Haftung der Eisenbahn nach dem Frachtvertrag des HGB. oder die Haftung für Personenschaden nach dem Reichshaftpflichtgesetz § 1. Die Haftung der Postverwaltung ist von beiden bisher aufgeführten Arten der Haftung verschieden. Sie hat mit der Gefährdungshaftung gemein, daß sie ein Verschulden nicht voraussetzt. Im übrigen ist sie je nach Art der beförderten Sendung verschieden. Gemeinsamer Gesichtspunkt ist dabei, daß bei Verlust oder Beschädigung von Postsendungen nur in beschränktem Maße bis zu einer gewissen Höhe Ersatz geleistet wird, daß aber außer den im Postgesetz und in der Postordnung erwähnten Sendungen nach § 12 Post-Ges. überhaupt für keine Sendung gehaftet wird, selbst dann nicht, wenn die Postverwaltung ein Verschulden trifft. Wie Laband[1]) ausführt, ist die Ersatzpflicht teils ganz ausgeschlossen, teils ihrem Umfang nach beschränkt, teils an besondere Voraussetzungen geknüpft. Man wird daher die Posthaftung als objektiv beschränkte Haftung bezeichnen können.

Welche Gründe den Gesetzgeber bestimmt haben, die Haftung der Post abweichend von den allgemeinen Grundsätzen zu regeln, führen die Reichstagsberichte näher aus.[2]) Danach liegt die andersgestaltige Regelung im Interesse des Postverkehrs. Dem Absender kommt es mehr auf eine schnelle als auf sichere Beförderung seiner Sendungen an,

1) Staatsrecht § 73.
2) Stenographische Berichte des Reichstags 1871 S. 684 f.

ebenso aber auf eine möglichst billige Beförderung. Gerade der Erfolg des Postverkehrs beruht auf der beschränkten Haftung. Würde die Post etwa so streng wie die Eisenbahn haften, so würde sie gezwungen sein, in erhöhtem Maße Kontroll- und Sicherungsmaßnahmen zu ergreifen. Darunter würde aber gerade die Schnelligkeit und Billigkeit des Verkehrs leiden. Umgekehrt muß dem Absender die Möglichkeit gegeben werden, ohne besondere Schwierigkeiten für einen Verlust, den die Post zu vertreten hat, Ersatz zu erlangen. Da dem Absender der Beweis, daß die Post schuldhafterweise ihre Pflicht verletzt hat, in jedem Fall schwierig und zeitraubend ist, so hat das Postgesetz die Haftung subjektiv verschärft, d. h. von einem Verschulden unabhängig gemacht und nur in beschränktem Maße Haftausschließungsgründe zugelassen, deren Vorhandensein die Postverwaltung zu beweisen hat.

Diese Gedanken kehren in Rechtsprechung und Literatur wieder (vgl. Aschenborn, Postgesetz § 6 Seite 94, Dambach v. Grimm S. 72, ferner RGZ. Bd. 19, S. 101, Urteil OLG. Stuttgart vom 30. Januar 1903 in Juristenzeitung 1903 S. 131).

Zusammenfassend kann man sagen, daß die Haftung der Post davon abhängt, ob das Postgesetz für eine bestimmte Art der Sendung eine Haftung festgelegt hat, nicht von einem Verschulden der Post. Das führt u. a. zu dem Ergebnis, daß die Post z. B. für Briefsendungen keinen Ersatz leistet, auch wenn die Post den Verlust der Sendung verschuldet hat, z. B. wenn ein Postbeamter die Sendung unterschlagen hat. Auch für diese Entscheidung sind die oben angeführten allgemeinen Gesichtspunkte maßgebend, wie die Entscheidung des OLG. Stuttgart richtig ausführt. Nach dem Wortlaut der §§ 12 und 51 des Postgesetzes ist die Haftung der Post im Postgesetz erschöpfend geregelt und die subsidiäre Anwendung bürgerlich-rechtlicher und landesrechtlicher Normen im Punkte der Haftung ausgeschlossen. Daraus ergibt sich, daß weder nach § 278 BGB. noch nach landesrechtlichen Bestimmungen über die Haftung des Staates für seine

Beamten die gesetzlichen Vorschriften des Postgesetzes umgangen werden können.

Ebenso ist zu entscheiden im Fall der Haftung für Bahnpostsendungen. Bei der Ausgestaltung unseres jetzigen Verkehrslebens bedient sich die Post in der Regel der Eisenbahn zur Beförderung der Postsendungen. Nun haftet im Allgemeinen die Eisenbahn, wie später noch genauer dargelegt werden soll, nach Handelsrecht bedeutend strenger als die Post nach dem Postgesetz. Da die Eisenbahn im Verhältnis zur Post als deren Erfüllungsgehilfe anzusehen ist, so könnte man glauben, daß die Post nach allgemeinen Bestimmungen für das Verschulden der Erfüllungsgehilfen zu haften habe (§ 278 BGB.) oder sogar in demselben Umfang wie die Eisenbahn für Frachtgüter. Aber, wie vorher ausgeführt, bestimmen sich die Rechtsverhältnisse zwischen Post und Absender lediglich nach dem Postbeförderungsvertrag. Die Haftung der Post ist also auch in dem Regelfall, daß die Post die Sendung mit der Eisenbahn befördert, eine nach Postrecht beschränkte, wie sich aus § 12 des Postgesetzes ergibt. [1]) Ob der Absender gegen die Eisenbahn unmittelbar weitere Rechte geltend machen kann, soll später ausführlich untersucht werden.

Nach diesem allgemeinen Überblick möge in großen Zügen das System der Posthaftung an Hand der §§ 6—12 des Postgesetzes dargestellt werden.

§ 4. Die Voraussetzungen der Haftung.

Die Voraussetzungen der Haftung sind in § 6 des Postgesetzes geregelt.

I. Zunächst ist eine Gattung von Postsendungen vorwegzunehmen, die Briefe, Postkarten und die ihnen verwandten Warenproben. Wie bereits auf Seite 12 hingewiesen ist, entfällt bei ihnen jede Haftung.

1) Vgl. Senckpiehl, die Haftung für Postsendungen (Gruchot Bd. 63 Heft 1).

II. Für Pakete, Wertsendungen, Einschreibesendungen, Postanweisungen und Postnachnahme- und Auftragsendungen hat die Post zu haften.

1. Bei allen diesen Sendungen ist Voraussetzung für die Haftung die reglementmäßige Einlieferung. § 6. Was darunter zu verstehen ist, bestimmt die Postordnung. Die Sendungen haben ihrer äußeren wie inneren Beschaffenheit nach den Erfordernissen, die die Postordnung vorschreibt, zu genügen, sie dürfen namentlich nicht von der Beförderung ausgeschlossen sein, PO. § 5, der Einlieferungsakt muß sich postordnungsgemäß vollzogen haben. Es fragt sich, wer nun im Streitfall die reglementmäßige Einlieferung zu beweisen hat. Eger und Gordan[1]) führen aus, daß die ordnungsgemäße Einlieferung vermutet werde und daß daher die Post die Ordnungswidrigkeit zu beweisen habe, Dambach[2]) schränkt diese Ansicht insofern ein, als eine Vermutung nur für äußerlich ordnungsmäßige Einlieferung bestehe, während den Beweis, daß die Sendung innerlich den Bestimmungen der Postordnung entsprochen hat, der Absender zu erbringen habe. Diese Ansicht verdient den Vorzug, da eine Prüfung des Inhalts einer Sendung nicht vorgenommen wird, eine Vermutung für reglementmäßige Einlieferung zu ungunsten der Post in diesem Falle unbillig wäre.

2. Die Frage, ob die Post für Verlust, Beschädigung und Verzögerung Ersatz zu leisten hat, bestimmt sich ebenfalls nach Art der jeweiligen Sendung. § 6 des Postgesetzes sagt: Die Post leistet für Wertsendungen und Pakete Ersatz bei Verlust und Beschädigung, für Einschreibesendungen jedoch nur bei Verlust.

a) Eine Sendung gilt als verloren, wenn sie den Empfänger nicht erreicht und ihr Verbleib nicht festgestellt werden kann. Die Ursache des Verlustes spielt nur dann eine Rolle, wenn der Ver-

---

1) Postrecht S. 114.
2) Postgesetz S. 77 f.

lust auf Fahrlässigkeit des Absenders beruht, z. B. wenn er seine Anschrift nicht auf dem Paket vermerkt hat. In diesem Falle würde nach Postgesetz § 6 jede Ersatzpflicht wegfallen.

b) Unter Verlust ist nur ein vollständiger Verlust zu verstehen. Ist die Sendung nur teilweise verloren gegangen, so spricht man von Beschädigung.[1]) Nach Wolff, Haftpflicht S. 135 liegt allgemein Beschädigung einer Sendung vor, wenn die Sendung durch eine den Inhalt selbst angreifende Verletzung einen unmittelbaren Schaden erlitten hat.

c) Die Haftung der Post für Verzögerung ist nach § 6 Abs. 2 sehr eingeschränkt. Die Postverwaltung leistet nur dann Ersatz, wenn die Sendung infolge der Verzögerung verdorben ist oder ihren Wert dauernd verloren hat. Es muß folglich zwischen der Verzögerung und dem Wertverlust ein ursächlicher Zusammenhang bestehen. Nimmt z. B. der Empfänger eine verspätet eingetroffene Sendung nicht an und verdirbt die Sendung infolgedessen erst auf dem Rückweg zum Absender, so wird die Post von ihrer Haftung befreit.[2])

Zur Frage der Beweislast ist folgendes zu bemerken. Der Verlust, die Beschädigung und die Verzögerung sind klagbegründende Tatsachen; der Absender, der sich auf sie beruft, hat demnach zu beweisen, daß einer dieser Fälle vorliegt.[3])

Es ist bereits gesagt worden, daß bei Einschreibsendungen nur im Fall des Verlustes von der Post eingestanden wird. Bei Einschreibpaketen kann jedoch auch für Beschädigung gehaftet werden, wenn der Absender sich mit der Ent-

---

1) Dambach, S. 81.
2) Dambach, S. 82.
3) so Eger-Gordan S. 115. Anders das ROHG. 13, 45.

schädigung für gewöhnliche Pakete (s. unten § 5) begnügt.

3. Was die Postnachnahme und den Postauftrag betrifft, so ist für die Haftpflicht der Post hier zwischen den einzelnen Arten der Rechtsgeschäfte zu unterscheiden:

a) Die Nachnahme. Geht die Sendung verloren, so richtet sich die Ersatzpflicht lediglich nach § 6. Für den eingelösten Betrag haftet die Post wie für auf Postanweisungen eingezahlte Beträge. Händigt die Post dem Empfänger die Sendung ohne Erhebung der Nachnahme aus, so haftet sie nach der Novelle zur Postordnung vom 12. 11. 1912 bis zum Betrag der Nachnahme und zwar nur dann, wenn die Post für die Sendung an sich zu haften hat.

b) Der Postauftrag. Hier ist zu unterscheiden zwischen dem Auftragbrief und dem einzuziehenden Geldbetrag. Für letzteren haftet die Post nach § 6 wie für Postanweisungen. Für den Auftragbrief haftet die Postverwaltung nach der Postordnung jedoch wie für eingeschriebene Briefe, auch wenn der Brief nicht ausdrücklich als solcher bezeichnet ist (Postordnung § 18).

Die genaue Darstellung dieser Lehre würde über den Rahmen dieser Arbeit hinausgehen und kann daher zur Seite bleiben.

§ 5. Der Umfang der Haftung.

Die zivilrechtliche Haftung setzt in der Regel ein Verschulden voraus, begründet aber dann Ersatz des vollen entstandenen Schadens. § 249 BGB. Darunter ist nach § 249 Abs. 2 auch der etwa entgangene Gewinn zu verstehen. Anders das System der Posthaftung. Hier werden nicht nur die objektiven Voraussetzungen der Haftung eingeschränkt,

sondern es wird auch die Höhe der Ersatzpflicht bedeutend gemindert, sodaß man kaum von einer Schadensersatzpflicht der Post sprechen kann. Die Post übernimmt die Haftung bis zu einem gewissen Betrage, aber nicht über ihn hinaus. Auch die Höhe der Ersatzleistung richtet sich, wie die Voraussetzungen der Haftpflicht, wieder nach der Art der beförderten Sendung.

I. Allgemein ist daran festzuhalten, daß die Post im Höchstfall den gemeinen Wert vergütet, d. h. den Wert, den die Sendung im Verkehr hat. § 9 Postgesetz. Niemals kann der Absender verlangen, daß ihm der Wert ersetzt wird, den die Sendung gerade für ihn hat, noch viel weniger kann er Ersatz des entgangenen Gewinns verlangen.

II. Im besonderen wäre zu den einzelnen Sendungen folgendes zu bemerken:

1. Für Briefe und die ihnen gleichgestellten Postsendungen fällt nach § 12 jegliche Ersatzpflicht fort, da es sich meist nur um geringwertige Sendungen handelt, bei denen es lediglich auf schnelle und billige Beförderung ankommt.

2. Für gewöhnliche Pakete wird als Höchstbetrag drei Mark für je 500 Gr. vergütet. Ist dieser Betrag höher als der gemeine Wert, so ist nur letzterer zu Grunde zu legen; die Post ist aber in diesem Falle beweispflichtig.

3. Bei Wertsendungen, d. h. Wertbriefen und Wertpaketen, wird die Wertangabe der Schadensersatzberechnung zugrunde gelegt. Die Ersatzpflicht geht niemals über den deklarierten Betrag hinaus (Höchstgrenze). Auch hier hat die Post, wenn sie nachweist, daß der wirkliche Wert geringer ist, nur diesen zu vergüten. Die Post wird schließlich ganz von ihrer Leistung befreit, wenn die Wertangabe in betrügerischer Absicht zu hoch bemessen wird. § 8, 2. Aus der Annahme des Höchstbetrages ergibt sich ferner, daß, falls der Absender den Wert der Postsendung niedriger angegeben hat, als er in Wirklichkeit ist, er auch nur diesen niedrigen

Satz verlangen kann. Ist als Wert eines Paketes ein Betrag angegeben, der geringer ist als der Betrag, den der Absender eines gewöhnlichen Paketes beanspruchen kann (3 Mark für 500 Gr.), so wird man dem Absender trotz der Wertangabe den Anspruch aus § 9 gewähren können.

Die rechtliche Natur der Wertangabe ist bestritten, manche Schriftsteller sehen in ihr den Charakter einer Versicherung.[1]) Wenn also nur ein Teil der Wertsendung verloren ginge, so würde die Postverwaltung nur Ersatz im Verhältnis des erlittenen Schadens zum Gesamtwert zu leisten haben. Diese Ansicht ist jedoch, wie mit Recht hervorgehoben wird, unzutreffend. Die Wertangabe ist vielmehr ein Zuschlag zum Porto als Entschädigung für erhöhte Ersatzpflicht bei derartigen Sendungen anzusehen.[2]) Wenn hier also ein Teil der Sendung beschädigt wird, so ist die volle deklarierte Summe auszuzahlen, falls der Verlust diese Höhe erreicht, was aber nach § 8 vermutet wird.

4. Als Ersatz für Einschreibsendungen werden, allerdings nur bei eingetretenem Verlust, ohne Rücksicht auf den wirklichen Wert der Sendung 42 Mark vergütet. § 10 PG. Dieser Betrag gilt richtiger Ansicht nach nur als Mindestbetrag. Wenn die Ersatzpflicht für Pakete nach § 9 höher ist, so ist es unbedingt zu billigen, daß sich der Absender eingeschriebener Pakete auf diese Bestimmung beruft. Die Post kann dann nicht geltend machen, daß es sich um Einschreibsendungen handelt. Auch im Fall der Beschädigung von Einschreibpaketen bleibt § 9 anwendbar.

5. Über den Umfang der Haftung für Postanweisungs-, Nachnahme- und Auftragsendungen ist nichts neues hinzuzufügen, es handelt sich dabei um eine Verbindung der Ziffer 1—4 dargelegten Grundsätze.

---

1) so Eger-Gordan S. 94, Wolff, Haftpflicht S. 134, Makower, H. G. B. Anm. zu § 792.

2) so Dambach S. 109, Meili, Haftpflicht S. 76, Laband, Staatsrecht S. 92.

§ 6. Die Haftausschließungsgründe.

Wenn die Voraussetzungen der Posthaftung vorliegen, (§ 6), so haftet die Post subjektiv unbeschränkt, d. h. unabhängig davon, ob sie ein Verschulden trifft. Die Haftung ist nach dieser Richtung nahe verwandt mit der Haftung der Eisenbahn nach dem Eisenbahnfrachtvertrag (HGB. § 456) oder nach dem Reichshaftpflichtgesetz, § 1. Aber wie dort, so kann auch bei der Post die Haftung aus gewissen Gründen gänzlich ausgeschlossen werden. Solche Gründe sind:

1. die unabwendbare Folge eines Naturereignisses,
2. die eigene Fahrlässigkeit des Absenders,
3. die natürliche Beschaffenheit des Gutes,
4. der Nachweis des Verlustes auf einer auswärtigen Postanstalt.

Dazu kommt noch der Sonderfall des § 7 des PG. Aus der Stellung dieser Haftausschließungsgründe im Postgesetz ergibt sich, daß die Post jedesmal den Beweis für das Vorliegen eines Haftausschließungsgrundes zu erbringen hat. Zu den einzelnen Punkten möge folgendes bemerkt werden:

I. Während der Eintritt der höheren Gewalt nach § 1 des Haftpflichtgesetzes jede Schadensersatzpflicht aufhebt, muß nach dem Postgesetz die Post beweisen:
   1. daß ein Naturereignis vorliegt,
   2. daß die Folgen dieses Ereignisses nicht abgewandt werden konnten.

   Der Begriff der höheren Gewalt ist nach Postrecht also enger als nach dem bürgerlichen Recht. Wie Aschenborn[1]) hierzu richtig bemerkt, heißt es in § 6 PG. nicht, daß die Folgen des Naturereignisses von der Post nicht abgewandt werden konnten. Wenn z. B. während der Eisenbahnfahrt infolge einer Überschwemmung Postsendungen verloren gegangen oder

1) S. 162.

beschädigt sind, so muß die Post sogar den Beweis dafür erbringen, daß es auch der Eisenbahnverwaltung unmöglich gewesen ist, etwa durch Anlegung von Dämmen usw. der Gefahr vorzubeugen.

Aus § 6 des Postgesetzes folgt weiterhin, daß der Verlust oder die Beschädigung durch das Naturereignis unmittelbar verursacht sein muß. So ist nach Verfügung des Reichspostamts vom 18. Januar 1881 und 3. Februar 1881 [1]) Ersatz geleistet worden, weil nach Beschädigung eines Postwagens mit den Sendungen durch einen Erdrutsch Personen in der Verwirrung die Gelegenheit benutzt hatten, die Sendungen zu entwenden. Naturgemäß wird der Beweis, daß eine höhere Gewalt im Sinn des Postgesetzes vorliegt, für die Post äußerst schwierig sein und in den meisten Fällen ohne Erfolg bleiben. Diese Einschränkung ist, wie bereits gesagt, im Interesse des Absenders geschaffen, dem auf schnellem Wege ermöglicht werden soll, Ersatz zu bekommen.

II. Eigenes Verschulden des Absenders, also Vorsatz und Fahrlässigkeit, befreit die Post von ihrer Haftpflicht. Fahrlässigkeit ist z. B. anzunehmen, wenn der Absender eine ungenaue Anschrift angegeben hat oder wenn er es unterlassen hat, seine eigene Anschrift auf der Sendung zu vermerken. Allgemein[2]) wird dabei angenommen, daß der Ausdruck eigenes Verschulden im Gegensatz zur Post steht, nicht zu Hilfspersonen, sodaß also auch genügt, daß die Post ein Verschulden der Erfüllungsgehilfen des Absenders nachweist (§ 278 BGB.), um von ihrer Haftpflicht entbunden zu werden. Das eigene Verschulden ist also nicht so eng zu fassen, wie etwa nach § 1 des Haftpflichtgesetzes, wo es sich um einen höchst persönlichen Anspruch handelt. Voraussetzung ist aber immer, daß der

---

1) siehe Dambach S. 90.
2) Scholz S. 658, Aschenborn S. 157.

Verlust oder die Beschädigung der Sendung im ursächlichen Zusammenhang zur Fahrlässigkeit des Absenders steht. Die Frage, wie sich die Post bei konkurrierendem Verschulden des Absenders und der Post zu verhalten hat, ist im Postgesetz nicht geregelt. Man denke z. B. an den Fall, daß der Absender die Sendung mangelhaft verpackt, ein Postbeamter sie aber unterschlagen hat. Die Anwendung des § 254 BGB. auf das Postrecht wird allgemein von Wissenschaft und Rechtsprechung verneint[1]) und zwar mit Recht. Da die Haftung der Post in den §§ 6—12 PG. ausschl. geregelt ist, so ist kein Raum mehr für Anwendung allgemeiner Regeln des bürgerlichen Rechts. Bei konkurrierendem Verschulden von Post und Absender kommt es nach herrschender Ansicht darauf an, auf welcher Seite das Hauptverschulden liegt. Ist dies auf Seiten der Post der Fall, so ist es unbillig, die Post von ihrer Haftung durch den Nachweis eines geringen Verschuldens des Absenders zu befreien. Die Post hat in solchen Fällen voll zu haften; im umgekehrten Fall liegt jedoch ein Haftausschließungsgrund für die Post vor. In diesem Sinn hat auch das Reichsgericht entschieden vgl. Eger Entsch. II, 426, RGZ. 38, 162 u. a.

III. Zwischen der höheren Gewalt und dem Verschulden des Absenders steht der Fall, daß der Schaden durch die natürliche Beschaffenheit einer Sendung herbeigeführt ist, daß z. B. Gegenstände befördert sind, die leicht zerbrechlich oder verderblich sind, oder unter Umständen unter Einwirkung von Temperaturschwankungen Schaden erleiden. Derartige Fälle werden jedoch mehr oder weniger an Fahrlässigkeit des Absenders oder an höhere Gewalt grenzen. Auch hier hat die Postverwaltung den Nachweis zu führen,

---

1) so Scholz, Postrecht S. 658, Aschenborn S. 160, Eger-Gordan S. 116; a. M. Dambach S. 87.

daß der Verlust oder die Beschädigung auf die natürliche Beschaffenheit der Postsendung zurückzuführen ist. Eine Vermutung, wie sie § 459, 2 HGB. für die Eisenbahn aufstellt, besteht im Postrecht nicht.

IV. Es soll zum Schluß noch der Sondervorschrift des § 7 des Postgesetzes gedacht werden. Dort wird bestimmt, daß jede Ersatzpflicht der Post fortfällt, wenn der Verschluß oder die Verpackung einer Postsendung bei der Aushändigung äußerlich unverletzt ist und das Gewicht mit dem bei der Einlieferung übereinstimmt.

V. Der Vollständigkeit halber sei noch § 15 PG. erwähnt, wonach die Postverwaltung in Fällen des Krieges oder gemeiner Gefahr durch öffentliche Bekanntmachung jede Verantwortung ablehnen kann.

Diese Ausführungen dürften genügen, um einen kurzen Überblick über das System der Haftung der Postverwaltung zu gewinnen.

II. Die Haftung der Eisenbahn für Postsendungen.

§ 7. Vorbemerkung.

Bisher ist die Haftung für Bahnpostsendungen lediglich unter dem Gesichtspunkt der Posthaftung behandelt worden. Besondere juristische Schwierigkeiten haben sich dabei nicht ergeben, da das Postgesetz die Frage der Haftung eingehend und annähernd erschöpfend geregelt hat. Wir haben S. 13 dieser Abhandlung von den nahen Beziehungen zwischen Eisenbahn und Post in unserem heutigen Verkehrsleben gesprochen. Wenn daher ein Verlust oder eine Beschädigung von Postsendungen während der Beförderung auf der Eisenbahn eintritt, so erscheint die Frage gerechtfertigt, ob der Absender, der von der Postverwaltung meist nur einen Teil des Schadens oder gar nichts ersetzt erhalten hat, unmittelbar gegenüber der Eisenbahn einen weiteren Schaden geltend machen kann. Die Frage ist besonders zweifelhaft, und die Reichsgerichtsentscheidung vom 3. Januar 1918 scheint, wie wir später sehen werden, eine nicht unbedenkliche Lösung herbeigeführt zu haben.

Was das vorliegende Problem angeht, so sind dabei zwei vollständig von einander zu trennende Fragen zu beantworten:

1. Hat die Post gegenüber der Eisenbahn irgendwelche Schadensersatzansprüche für Verlust oder Beschädigung
   a) der Eisenbahnpostwagen,
   b) der mitgeführten Postsendungen?

Dabei ist zu untersuchen, auf welche gesetzlichen Bestimmungen sich ein Ersatzanspruch gründet.

2. Hat der Absender einer Postsendung der Eisenbahn unmittelbar gegenüber einen Schadensersatzanspruch und auf Grund welcher Bestimmungen?

Aufgabe der folgenden Abhandlung wird es sein, zunächst einen allgemeinen Überblick über die Haftung der Eisenbahn, insbesondere für Sachschaden, zu geben und dann zu fragen, ob auch die Eisenbahn für Postsendungen nach den gleichen Grundsätzen haftet, und wie diese Vorschriften mit denen des Postgesetzes in Einklang zu bringen sind.

Zum Verständnis des folgenden sei eine kurze Darstellung des Begriffs und der Arten der Eisenbahnen vorausgeschickt. Im Eisenbahnrecht wird unter Eisenbahn diejenige Verkehrsanstalt verstanden, die die Beförderung von Personen und Gütern auf Schienenwegen übernimmt. Die Eisenbahnen sind also Frachtführer im Sinn des Handelsrechts, freilich solche besondere Art, für die besondere handelsrechtliche Normen gelten.

Die Einteilung der Eisenbahnen[1]) ist verschieden; nach der Person des Unternehmers unterscheidet man Privat- und Staatsbahnen, nach ihrer Bedeutung für den Verkehr Haupt-, Neben- und Kleinbahnen. Eisenbahnen im Rechtssinn sind aber nur solche, die dem öffentlichen Verkehr dienen, d. h. die von jedermann benutzt werden können. Hierher gehören also nicht die sogenannten Privatanschlußbahnen, da diese nur einem beschränkten Personenkreis zur Verfügung stehen. Wichtig für das Rechtsleben ist die obenerwähnte Einteilung der Eisenbahnen nach verkehrspolitischen Gesichtspunkten.

1. Unter Hauptbahnen sind solche Eisenbahnen zu verstehen, die die Mittelpunkte des politischen, geistigen und wirtschaftlichen Lebens verbinden.

---

1) Eger, Eisenbahnrecht S. 1. — v. d. Borght, das Verkehrswesen S. 226.

2. Die Nebenbahnen, im amtlichen Sprachgebrauch „Bahnen von untergeordneter Bedeutung" genannt, bringen die einzelnen Landesteile mit dem Hauptverkehrsnetz in Verbindung.
3. Kleinbahnen sind solche Eisenbahnen, die lediglich oder wenigstens in der Hauptsache der Vermittelung des Verkehrs zwischen den Städten und ihrer Umgebung dienen.

Die Bahnen zu 1 und 2 werden rechtlich einheitlich behandelt, für Kleinbahnen bestehen aber vielfach, z. B. in Preußen, Sondervorschriften.

In Preußen gehören nach dem Kleinbahngesetz von 1892 hierzu diejenigen Eisenbahnen, welche hauptsächlich den örtlichen Verkehr innerhalb des Gemeindebezirks oder benachbarter Bezirke vermitteln, sowie Bahnen, die nicht mit Lokomotiven betrieben werden. Aus der besonderen gesetzlichen Regelung ergibt sich, daß diese Bahnen den Bestimmungen des preußischen Eisenbahngesetzes von 1838 nicht unterworfen sind.

§ 8. Das System der Eisenbahnhaftung im allgemeinen.

Um die Frage der Haftung der Eisenbahn für Postsendungen zu beantworten, ist zunächst darzustellen, wieweit und auf Grund welcher Bestimmungen überhaupt eine Haftung der Eisenbahn eintritt. Hierbei ist getrennt die vertragliche und außervertragliche Haftung zu prüfen.

I. Wir gehen vom BGB. aus. Hier ist die Haftung im Schuldrecht geregelt. Vertraglich haftet im allgemeinen der Schuldner nach § 276 BGB. für Vorsatz und Fahrlässigkeit, soweit nicht eine strengere Haftung vorgesehen ist, z. B. für Gastwirte. Besteht zwischen dem Geschädigten und dem Schuldner kein Vertragsverhältnis, so kommt nur die außervertragliche Haftung nach § 823 ff. BGB. in Frage, also Haftung für Verschulden.

II. Weiter als nach BGB. war die Haftung des Frachtführers nach dem alten Handelsgesetzbuch. Er hatte auch für Zufall einzustehen, und nur höhere Gewalt befreite ihn von seiner Haftung. Diese strengere Haftung gilt jetzt nur noch für die Eisenbahn, auch hier mit mehrfachen Ausnahmen. Die gewöhnlichen Frachtführer haften jetzt aber nur für Verschulden, allerdings ist nach HGB. § 429 die Beweislast umgekehrt. Nicht der Geschädigte muß ein Verschulden des Frachtführers nachweisen, sondern der Frachtführer hat zu beweisen, daß er jede im Verkehr erforderliche Sorgfalt angewandt hat. § 429 HGB. sieht nur die vertragliche Haftung vor; da von einer außervertraglichen Haftung des Frachtführers im Handelsgesetzbuch nichts erwähnt ist, kommen in solchem Falle die Vorschriften der §§ 823 ff. BGB. zur Anwendung.

III. Im Eisenbahnverkehr ist zu unterscheiden zwischen Haftung für Personen- und für Sachschaden.

A. Personenschaden. Im HGB. ist die Haftung der Eisenbahn für Personenschaden nicht erwähnt, folglich sind daher die Vorschriften des allgemeinen bürgerlichen Rechts in erster Linie anzuwenden. Hat die Person mit der Bahn einen Beförderungsvertrag, z. B. durch Lösen einer Fahrkarte abgeschlossen, so müßte die Eisenbahn nach den Bestimmungen über Werkverträge für Vorsatz und Fahrlässigkeit haften. Ist eine Person durch die Eisenbahn verletzt worden, die in keinem Vertragsverhältnis zur Bahn gestanden hat, so würde § 823 BGB. anzuwenden sein. Diese Regelung konnte nicht befriedigen, da es in den wenigsten Fällen möglich ist, ein Verschulden der Eisenbahn nachzuweisen. Daher ist bereits in Preußen durch § 25 des Eisenbahngesetzes von 1838, sowie später durch das Haftpflichtgesetz von 1871 für das ganze Reich die Haftung der Eisenbahn für Personenschaden erweitert worden. Begründet wird diese verschärfte Haftung mit den besonderen Gefahren, die der Eisenbahnbetrieb in sich birgt. Nach § 1 des genannten Gesetzes haftet die Eisenbahn, wenn beim Be-

trieb ein Mensch getötet oder verletzt wird, für jeden Zufall; nur höhere Gewalt oder eigenes Verschulden des Getöteten oder Verletzten befreien die Eisenbahn von ihrer Haftpflicht. Aus den Worten „beim Betriebe" ergibt sich, daß dieser Schadensersatzanspruch unabhängig von einem zugrunde liegenden Vertragsverhältnis ist. Richtiger Ansicht nach schließt die Haftung aus § 1 Haftpfl. Ges. diejenige nach BGB. nicht aus. Der Geschädigte hat die Wahl, auf welche Vorschriften er seine Ansprüche stützt. Der Unterschied beider Haftungen besteht darin, daß nach dem Haftpflichtgesetz die Haftung subjektiv erhöht ist, jedoch nicht den Umfang der des bürgerlichen Rechts erreicht.

B. Die Haftung der Eisenbahn für Sachschäden:

1. Nach Handelsrecht. In Betracht kommen die Bestimmungen der §§ 453 ff. des HGB. Wie vorweg bemerkt werden soll, beziehen sich diese Vorschriften nur auf die dem öffentlichen Güterverkehr dienenden Eisenbahnen. Wie Staub[1]) hervorhebt, soll durch das Sonderrecht des Eisenbahnfrachtverkehrs der Gefahr vorgebeugt werden, daß die Eisenbahnen ihr Monopol ausnutzen, um das Publikum zu ungünstigen Bedingungen zu nötigen. Wie § 471, II. HGB. ausspricht, sind die Vorschriften des Eisenbahnfrachtrechts zwingendes Recht und können nicht einseitig abgeändert werden.

a) Voraussetzung für die Haftung der Eisenbahn nach Handelsrecht ist das Zustandekommen eines gültigen Transportvertrags. Dieser hat große Ähnlichkeiten mit dem Postbeförderungsvertrag. Nach § 54 Nr. 1 der Eisenbahnverkehrsordnung ist erforderlich, daß das Gut durch Hingabe eines Frachtbriefes zur Beförderung übergeben wird. Es ist also, wie beim

---

1) Kommentar zum HGB. § 453.

Postbeförderungs - Vertrag, reglementmäßige Einlieferung notwendig. Dazu kommt als wesentlicher Bestandteil der Frachtbrief, also ein formaler Akt. Ohne dessen Hingabe kommt kein Eisenbahnfrachtvertrag zustande (vgl. Eger, EVO. § 54 Anm. 234).

Die Eisenbahn ist nach Handelsrecht in gleicher Weise wie die Post nach Postrecht dem Kontrahierungszwang unterworfen, sie kann, wenn das Gut vorschriftsmäßig eingeliefert wird, die Beförderung nicht ablehnen. § 453 ist eben zwingenden Rechts, auch hier ist eine Änderung durch die Eisenbahnverkehrsordnung unzulässig.

b) Die Haftung der Eisenbahn nach Frachtrecht ist strenger als die des gewöhnlichen Frachtführers, da die Eisenbahn auch für Zufall haftet und nur in beschränktem Maße Haftausschließungsgründe geltend machen kann. Die Haftung gleicht insoweit derjenigen des § 1 des Haftpflichtgesetzes und des § 6 des Postgesetzes. Nach HGB. § 456 sind Haftausschließungsgründe: Höhere Gewalt, Verschulden des Verfügungsberechtigten, Mangel in der Verpackung und natürliche Beschaffenheit des Gutes. Auch hier tritt die Ähnlichkeit mit § 6, 3 des Postgesetzes deutlich zu Tage. Der wesentliche Unterschied besteht jedoch darin, daß der Umfang der Eisenbahnhaftung nicht beschränkt wird. Die Bahn haftet demnach für den vollen Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung eines Gutes verursacht worden ist. Der Absender braucht also nur den Verlust oder die Beschädigung eines Gutes nachzuweisen. Sache der Eisenbahn ist es dann, Haftausschließungsgründe geltend zu

machen. Nicht unerwähnt soll bleiben, daß die Eisenbahn im Gegensatz zur Post für ihre Leute und andere Erfüllungsgehilfen in vollem Umfang zu haften hat.

Nach § 459 HGB. ist nun eine wesentliche Milderung der Haftung für bestimmte Gattungen von Gütern vorgesehen. Es handelt sich um Waren, deren Transport einen Verlust usw. mit besonderer Leichtigkeit hervorruft oder deren Beförderung mit besonderen Gefahren verbunden ist, z. B. Güter in offenen Wagen, lebende Tiere. Die Haftpflicht ist hier in doppelter Weise erleichtert:

α Die Bahn haftet nur für Verschulden.
β Der Absender hat das Verschulden der Bahn nachzuweisen, da zugunsten der Bahn vermutet wird, daß der Schaden aus der besonderen Gefahr entstanden ist. Wenn z. B. eine Ladung Stroh durch Funkenflug in Brand geraten ist, so haftet die Eisenbahn, wenn der Funke von der Lokomotive des eigenen Zuges ausgegangen ist und der Wagen sich unmittelbar dahinter befunden hat (Verschulden), nicht aber, wenn der Funke von einer vorüberfahrenden Lokomotive gekommen ist (Zufall).

Eine wichtige Bestimmung besteht für Kostbarkeiten und Wertsachen. Hier haftet die Eisenbahn nur, wenn ihr der Wert des Gutes angegeben ist (vgl. HGB. § 462 und EVO. § 54).

2. Die außervertragliche Haftung der Eisenbahn für Sachschäden ist im Gegensatz zum Haftpflichtgesetz reichsrechtlich nicht vorgesehen. Es würden in solchem Falle nur die §§ 823 ff. des bürgerlichen Gesetzbuches anzuwenden sein. Nun ist aber im Artikel 105 des Einführungsgesetzes zum BGB.

zugunsten der Landesgesetzgebung folgendes bestimmt:

„Unberührt bleiben die landesgesetzlichen Vorschriften, nach welchen der Unternehmer eines Eisenbahnbetriebes für den aus dem Betrieb entstehenden Schaden in weiterem Umfang als nach den Vorschriften des BGB. verantwortlich ist."

Dieser Artikel ermächtigt die Landesgesetzgebung lediglich zu Änderungen des bürgerlichen Gesetzbuches nach der Richtung, daß die Haftung verschärft wird. Daraus ergibt sich, daß die Landesgesetze nach Art. 105 EGBGB. an den Bestimmungen z. B. des Haftpflichtgesetzes oder des Handelsrechts nichts ändern können. Wenn also zwischen dem Absender eines Gutes und der Eisenbahn ein Frachtvertrag abgeschlossen ist, so sind die Bestimmungen der Landesgesetze nicht anwendbar. Das gleiche muß aber allgemein auch dann gelten, wenn zwischen Absendern und Eisenbahn überhaupt ein Vertragsverhältnis besteht. Es ist jetzt allgemein anerkannt, daß die strengere Haftung für Sachschaden, die Art. 105 EGBGB. vorsieht, lediglich eine außervertragliche ist.

An dieser Stelle sei ein Unterschied zwischen der Personen- und Sachhaftung der Eisenbahn hervorgehoben. Bei der Personenhaftung kann, da das Haftpflichtgesetz sowohl für vertragliche als auch für außervertragliche Schadensersatzansprüche gilt, der Geschädigte sowohl auf Grund der vertraglichen Bestimmungen des BGB. als auch auf Grund des Haftpflichtgesetzes vorgehen. Anders liegt es, wie unbestritten ist, bei der Sachhaftung. Wer auf Grund eines Vertrages Ansprüche erheben kann, kann nicht wahlweise, falls die Haftung strenger ist, seine Schadensersatzansprüche auf Grund außervertraglicher reichs- oder landesrechtlicher Vorschriften geltend machen. Wenn z. B. ein Gläubiger auf Grund eines Werkvertrages gegen seinen Schuldner Scha-

denserſatzanſprüche hat, kann er dieſe nicht gleichzeitig auf die §§ 823 ff. BGB. gründen. Allgemein ausgedrückt, heißt das: Die vertragliche Regelung der Haftpflicht der Eiſenbahn für Sachſchaden ſchließt die außervertragliche Haftung aus.[1]) Der Abſender eines Frachtgutes kann ſeine Anſprüche alſo nur aus § 456 HGB. herleiten. Wird alſo z. B. eine Strohmiete, die an der Eiſenbahn liegt, durch Funkenflug einer Lokomotive in Brand geſetzt und vernichtet, ſo hat der Eigentümer nur die außervertraglichen Anſprüche nach BGB. § 823 oder nach den gemäß Art. 105 EGBGB. in Kraft gebliebenen landesrechtlichen Beſtimmungen, falls dieſe eine erhöhte Sachhaftung der Eiſenbahn vorſehen.

§ 9. Die landesrechtliche Haftung der Eiſenbahn für Sachſchäden, insbeſondere nach § 25 des preußiſchen Eiſenbahngeſetzes.

Eine Reihe deutſcher Staaten hat ſich zu einer ſtrengeren außervertraglichen Haftung der Eiſenbahn entſchloſſen. Für Preußen kommt hierfür der wichtige § 25 des Eiſenbahngeſetzes von 1838 in Betracht, auf den hier näher eingegangen werden ſoll. Er beſtimmt:

> „Die Geſellſchaft iſt zum Erſatz verpflichtet für allen Schaden, welcher bei der Beförderung auf der Bahn, an den auf derſelben beförderten Perſonen und Gütern, oder auch an anderen Perſonen und deren Sachen, entſteht, und ſie kann ſich von dieſer Verpflichtung nur durch den Beweis befreien, daß der Schade entweder durch die eigene Schuld des Beſchädigten oder durch einen unabwendbaren äußeren Zufall bewirkt worden iſt. Die gefährliche Natur der Unternehmung ſelber iſt als ein ſolcher, von dem Schadenserſatz befreiender Zufall nicht zu betrachten".

1) ſo Sendtpiehl, Gruchot Bd. 63, S. 69. — Fritſch, Eiſenbahngeſetzgebung S. 33.

Auf den ersten Blick erkennt man die außerordentlich weitgehende Haftung der Eisenbahn. Das Gesetz stammt aus einer Zeit, in der die Eisenbahnen in Deutschland eben erst aufgekommen waren. Die erste Eisenbahn Deutschlands war die im Jahre 1835 in Betrieb gesetzte 6 Kilometer lange Strecke Nürnberg-Fürth, ihr folgte erst 1838 die erste preußische Eisenbahn Berlin-Potsdam. Das Gesetz von 1838 hat nun bereits die Haftung für Personen- und Sachschaden festgelegt. Die strenge Haftpflicht erklärt sich daraus, daß das neue Verkehrsmittel damals allgemein ungünstig beurteilt wurde, da man sich von ihm nur schädigende Wirkungen versprach. Die Angst vor Betriebsunfällen spiegelt sich in diesem § 25 wider, weil die Sicherheit noch manches zu wünschen übrig ließ; denn die Schienenwege waren gleichzeitig öffentliche Wege, die jedermann benutzen konnte.

Die Hauptstreitfrage, die sich an diesen § 25 anschließt, ist, wieweit er nach Art. 105 EGBGB. noch Gültigkeit besitzt.

1. Auf welche Eisenbahnen findet § 25 des EG. Anwendung? Zunächst gilt die Bestimmung nur für Bahnen des öffentlichen Verkehrs, sodaß also die Privatanschlußbahnen von vorn herein ausscheiden (vergl. RGZ. Bd. 65, S. 69). Es scheiden ferner die Kleinbahnen aus, da für diese ein besonderes Gesetz erlassen ist. Das Eisenbahngesetz von 1838 spricht nur von Eisenbahngesellschaften, da sich der jetzt vorherrschende Staatsgedanke erst allmählich später entwickelt hat. Heute besitzen wir jedoch 55 000 km Staatsbahnen gegenüber 3800 Km. Privatbahnen.[1]) Es fragt sich, ob § 25 a. a. O. auch auf Staatsbahnen Anwendung findet. Das Reichsgericht (RGZ. Bd. 23 S. 222. Gruchot 30, S. 147) bejaht diese Frage; es führt in den Urteilsgründen aus, daß der Staatseisenbahnbetrieb nicht als ein Hoheitsakt des Staates, sondern als Gewerbebetrieb erscheint, und daher der Staat in Gestalt des Eisenbahnfiskus als Privatunter-

1) v. d. Borght, S. 226 ff.

nehmer anzusehen ist. Der Einwand, daß die Eisenbahngesellschaft das Unternehmen lediglich aus Gewinnrücksichten betreibe, während der Staatsbahnbetrieb nur auf Förderung des allgemeinen Wohls hinziele, ist unbegründet, da, wie S. 7 bereits gesagt, auch der staatliche Postbetrieb als Privatgewerbebetrieb erscheint. Das Gesetz vom 3. 5. 1869 spricht daher auch schon von Eisenbahnen im allgemeinen anstatt von Gesellschaften.[1])

II. Die Haftung nach § 25 Pr. EG. ist nicht zwingenden Rechtes, die Eisenbahnverwaltungen sind befugt, ihre Haftung durch Vertrag einzuschränken. Das folgt aus dem preußischen Gesetz vom 3. 5. 1869, wonach die Eisenbahnen nicht befugt sind, die in § 25 des Eisenbahngesetzes enthaltenen Bestimmungen, soweit sie sich auf Personenschaden beziehen, zu ihrem Vorteil durch Verträge im voraus auszuschließen oder zu beschränken. Daraus folgt, daß die Haftung der Eisenbahn für Sachschäden durch Vertrag abgeändert werden kann.[2]) Da also ein Vertrag, z. B. ein Frachtvertrag, die Anwendung des § 25 ausschließt, so kann die Haftung für Sachschäden nach § 25 nur eine außervertragliche sein.

Durch das Reichshaftpflichtgesetz von 1871 ist die Personenhaftung reichsrechtlich erschöpfend geregelt, der Teil des § 25, der sich darauf bezieht, ist also jetzt gegenstandslos (vgl. RGZ. Bd. 57, 52, ferner Fritsch, Eisenbahngesetzgebung, Anm. zu § 25 EG.).

Nebenbei sei noch erwähnt, daß aus dem Ausdruck des Gesetzes „Personen und Sachen" nicht zu schließen ist, daß der Schaden gleichzeitig Personen- und Sachschaden sein muß, sondern daß, wie unbestritten, Personen oder Sachen darunter zu verstehen sind.

III. Das Eisenbahngesetz unterscheidet zwischen den auf der Bahn beförderten Gütern und anderen Gütern. Unter letzteren sind unstreitig diejenigen Güter zu verstehen, die,

---

1) Eger, Eisenbahnrecht S. 86.
2) R. G. Z. Bd. 92 S. 13.

ohne daß ein Vertragsverhältnis vorliegt, in den Gefahrbereich der Eisenbahn gelangen. Da hier eine außervertragliche Haftung vorliegt, ist also zufolge Art. 105 EGBGB. der § 25 a. a. O. soweit noch in Kraft. Der Besitzer eines Fuhrwerks, dessen Pferde beim Herannahen eines Zuges scheu geworden und dabei vom Zug erfaßt und getötet worden sind, hat also nach § 25 einen Ersatzanspruch gegen die Eisenbahn.

Sehr bestritten ist jedoch, was unter den auf der Bahn beförderten Gütern zu verstehen ist. Eger,[1]) der übrigens an der unten erwähnten Stelle offenbar nicht an Postsendungen gedacht hat, versteht darunter nur diejenigen Güter, die auf Grund eines mit der Bahn abgeschlossenen Vertrages in den Gefahrbereich der Eisenbahn gelangt sind. Für diese Güter gilt nach seiner Meinung ausschließlich das Handelsrecht, insoweit ist also § 25 a. a. O. gegenstandslos. Gordan legt den Begriff weiter aus und behauptet, zu den auf der Bahn beförderten Gütern gehörten alle diejenigen, die am Eisenbahnbetrieb in irgendeiner Weise beteiligt seien. Falls man unter den genannten Sachen nur die vertragsmäßig eingelieferten zu verstehen hätte, so würden diejenigen Güter, deren Beförderung ohne Vertrag mit der Bahn sich vollziehe, aus dem Rahmen der eisenbahnrechtlichen Haftung herausfallen. Gordan[2]) kommt also zu dem Ergebnis, daß auch auf die auf der Bahn beförderten Güter § 25 Pr. EG. Anwendung findet, es sei denn, daß sich ihre Beförderung auf Grund eines Vertrages vollzieht. Diese Unterscheidung spielt bei der Frage der Haftung der Eisenbahn für Postsendungen eine besondere Rolle und soll dort näher begründet werden. (S. 52).

IV. Die Haftung des § 25 unterscheidet sich wesentlich von der des Handelsgesetzbuches oder des Haftpflichtgesetzes. § 25 a. a. O. läßt einen Schadensersatz in voller Höhe zu, während selbst die strenge Haftung des Haftpflichtgesetzes

1) Eisenbahnrecht S. 131.
2) Eger, Entsch. Bd. 29, S. 92.

der Höhe nach beschränkt ist und nur im Fall des Verschuldens zu einer unbeschränkten wird. Nach § 25 ist jedoch ohne Rücksicht auf ein Verschulden ein Schadensersatz für jeden Vermögensschaden, also auch für den entgangenen Gewinn, zu leisten. Kein Reichsgesetz ist hierin so weit gegangen. Nur höhere Gewalt oder eigenes Verschulden des Geschädigten schließen nach § 25 die Haftung aus. Die Frage, ob unter eigenem Verschulden auch ein Verschulden des Erfüllungsgehilfen zu verstehen ist, ob also ergänzend die Bestimmung des § 278 BGB. Anwendung findet, ist von der Praxis verneint worden (vgl. z. B. RGZ. Bd. 63, 270, ROHG. Bd. 6, S. 12, ähnl. RGZ. Bd. 66, S. 405). Das Reichsgericht führt in der Entscheidung im 63. Bande etwa folgendes aus: „Wäre der Gesetzgeber bei Erlaß des Eisenbahngesetzes von dem Gedanken ausgegangen, daß dieses Gesetz in Verbindung mit den übrigen Landesgesetzen die Materie habe regeln wollen, daher in den verschiedenen Rechtsgebieten in seinen Einzelheiten verschieden habe wirken sollen, so würden gemäß Art. 4 EGBGB. nach 1900 die Vorschriften des BGB. Anwendung finden. Das Eisenbahngesetz ist jedoch nach § 11 des Gesetzes für den ganzen Umfang der Monarchie erlassen worden, seine Anwendung als lex spezialis in der ganzen Monarchie eine einheitliche. Hiernach kann das Gesetz nur aus sich heraus, ohne Heranziehung sonstiger Gesetze ausgelegt werden. Da also das Eisenbahngesetz nicht auf Vorschriften verweist, welche durch das BGB. außer Kraft gesetzt sind, (Art. 4 EG. BGB.), so können die Bestimmungen der §§ 278, 254 BGB. hier keine Anwendung finden. § 25 schließt daher § 278 BGB. aus. Die Bahn wird folglich erst dann von ihrer Haftung befreit, wenn sie ein eigenes Verschulden des Absenders selbst nachweist, nicht seines Erfüllungsgehilfen.

Daß diese strenge Haftung einzig dasteht und unseren heutigen Verkehrsverhältnissen nicht mehr entspricht, liegt auf der Hand. Die Grundsätze dieses vor 80 Jahren geschaffenen Gesetzes vertragen sich in Hinblick auf die

Haftpflicht nicht mehr mit denen des bürgerlichen Rechts. Die Bestimmung des § 25 verdient daher mit den Bestimmungen des BGB. und HGB. in Einklang gebracht zu werden.

Die übrigen nach Art. 105 EGBGB. in Kraft gebliebenen landesrechtlichen Bestimmungen sollen nur kurz gestreift werden.

Nach Art. 58. bayr. AG. zum BGB. ist die außervertragliche Haftung der Eisenbahn im Gegensatz zu § 25 des preußischen Eisenbahngesetzes wesentlich eingeschränkt.[1]) Danach ist eine strengere Haftung der Eisenbahn nur vorgesehen, wenn öffentliche Wege und Plätze mit Genehmigung der zuständigen Behörde zum Betrieb einer Eisenbahn benutzt werden. In diesem Fall schließt nur höhere Gewalt oder eigenes Verschulden des Geschädigten die Haftung aus. Diese gesetzliche Regelung entspricht mehr den heutigen Bedürfnissen als diejenige nach § 25 Pr. EG. Beim Verkehr der Bahnen auf öffentlichen Wegen und Plätzen besteht allerdings eine höhere Betriebsgefahr. Praktisch werden aber meist nur die Nebenbahnen von der Bestimmung des Art. 58 betroffen, da für Hauptbahnen, selbst in Städten, ein besonderer Bahnkörper geschaffen ist.

Die Bestimmungen über die außervertragliche Haftung der Eisenbahnen in den übrigen Staaten haben sich bald mehr an das preußische, bald an das bayrische Vorbild angelehnt. Ich verweise u. a. auf das württembergische Gesetz vom 4. 6. 03. Ferner kommen in Betracht: für Braunschweig Art. 28 AGBGB., für Hessen Art. 74 AGBGB., für Reuß ä. L. § 67 AGBGB., für Sachsen-Altenburg § 37 AGBGB., für Sachsen-Meiningen Art. 12 AGBGB., für Sachsen-Weimar Art. 90 AGBGB.

An Hand der bisher erläuterten Bestimmungen über die Haftung der Eisenbahn für Sachschaden ist die Frage im folgenden zu prüfen, wie die Eisenbahn für Postsendungen haftet.

---

1) Reindl in Eger, Entsch. 23, 313.

A. Die Haftung der Eisenbahn für Postsendungen gegenüber der Postverwaltung.

§ 10. Die Rechtsverhältnisse zwischen Post und Eisenbahn.

Maßgebend sind hierfür die Bestimmungen des an die Stelle des § 4 des Postgesetzes getretenen Eisenbahnpostgesetzes vom 20. Dezember 1875. Vorausgeschickt sei, daß das Gesetz nicht für Bayern und Württemberg gilt, da diese Staaten nicht an die Reichspost angeschlossen sind, ferner nicht für die Kleinbahnen Preußens, da das preußische Kleinbahngesetz in § 42 eine besondere Regelung vorgenommen hat. Das Eisenbahnpostgesetz stellt in Art. 1 den Leitsatz auf, daß der Eisenbahnbetrieb in die notwendige Übereinstimmung mit den Bedürfnissen des Postdienstes zu bringen ist. Hierzu sind in den folgenden Artikeln eine Reihe weitgehender Einzelvorschriften erlassen, die die Pflichten und Rechte der Eisenbahn gegenüber der Postverwaltung zum Gegenstand haben.

1. Pflichten der Eisenbahnverwaltung.

a) Sie hat mit jedem für den regelmäßigen Beförderungsdienst der Bahn bestimmten Zug einen von der Post gestellten Postwagen unentgeltlich zu befördern. Art. 2.

In diesem Postwagen sind sämtliche Briefe und Geldsendungen sowie Kostbarkeiten und Paketsendungen bis zu 10 Kg., also fast sämtliche Postsendungen zu befördern.

Die unentgeltliche Beförderung umfaßt ferner die Beförderung des erforderlichen Postpersonals und der notwendigen Gerätschaften.

b) Reicht ein Wagen nicht aus, so hat die Eisenbahn nach Wahl der Post entweder einen zweiten Güterwagen oder einzelne Abteile zur Verfügung zu stellen oder schließlich die ihr übergebenen Postsendungen zur eigenen Beförderung zu übernehmen. Art. 5.

c) Die Eisenbahnverwaltung hat diese der Post gehörenden Eisenbahnpostwagen stets in betriebsfähigem Zustand zu erhalten. Art. 6.

2. Ansprüche der Eisenbahnverwaltung.

In der Regel hat die Eisenbahn die Beförderung unentgeltlich vorzunehmen (Art. 2 EPG.), in den Fällen des Art. 5 EPG. steht ihr jedoch eine tarifmäßige Vergütung gemäß den erlassenen Ausführungsbestimmungen zu.

In Art. 8 des Eisenbahnpostgesetzes ist außerdem ein Regreßanspruch der Eisenbahn vorgesehen. Hat die Eisenbahn für Verletzung oder Tötung eines Postbeamten nach dem Reichshaftpflichtgesetz Schadensersatz geleistet, so kann sie von der Post Ersatz des Geleisteten verlangen, es sei denn, daß sie selbst den Unfall verschuldet hat. Hier wird also die Haftpflicht für Personenschaden gegenüber der Postverwaltung genau geregelt. Über die Haftung der Eisenbahn für Sachschaden, also für Beschädigung der Postwagen und Postsendung sagt das Eisenbahnpostgesetz nichts. Diese Lücke muß daher ergänzt werden. Hierbei ist, wie S. 23 geschehen, von der Frage auszugehen, was für ein Rechtsverhältnis zwischen Post und Eisenbahn besteht, und zwar hinsichtlich der Postwagen und der Postsendungen. Diese Frage ist in der Literatur bestritten.

A. Die ältere und jetzt noch herrschende Theorie behauptet, daß das Rechtsverhältnis zwischen Post und Eisenbahn nur öffentlich-rechtlicher Natur oder zum mindesten ein lediglich auf Gesetz beruhendes sei. Wir wollen diese Theorie im folgenden kurz als Gesetzestheorie bezeichnen. Vertreter dieser Ansicht sind: Gordan (Eger, Entsch. Bd. 26, 237 und 29, 29); Eger-Gordan (Postrecht S. 61); Eger (Eisenbahnrecht Seite 131; Frachtrecht I Seite 34); Kittel (Eger, Entsch. Bd. 24 S. 420); Fritsch (Eisenbahngesetzgebung S. 745); Rundnagel (Beförderungsgeschäfte S. 257); Puchelt (Kommentar zum HGB. § 401); Endemann (Recht der Eisenbahnen II, S. 484, § 102); Schott (in Endemanns

Handbuch des Handelsrechts III, S. 575); Schelcher (Eger, Entsch. Bd. 11, S. 257). Auf diesem Standpunkt steht auch das Reichsgericht in den Entscheidungen: Eger, Entsch. II, 137, Schiedsspruch Annalen Bd. 4 S. 530, Schiedsspruch von 1885 (Gruchot Bd. 30 S. 147). In der Entscheidung Bd. 92 S. 9 ff. läßt das Reichsgericht dahingestellt, ob die Beförderung von Postsendungen sich auf Grund gesetzlicher Bestimmungen vollzieht.

B. Dieser Theorie gegenüber steht die am besten als Vertragstheorie zu bezeichnende Ansicht. Nach dieser ist das Verhältnis zwischen Post und Eisenbahn als ein Vertrag, zum mindesten als ein vertragsähnliches Verhältnis anzusehen. Anhänger sind: Aschenborn (Postgesetz S. 115 ff.); Senckpiehl (Gruchot Bd. 63 Heft 1); Scholz (Postrecht S. 591) und Thöl (Handelsrecht Bd. 3, § 4).

Zu beiden Ansichten ist im folgenden einzeln Stellung zu nehmen, da die Beantwortung der Frage der Haftung für Bahnpostsendungen verschieden ausfallen wird, je nachdem, welcher Ansicht wir beitreten.

I. Auf dem Standpunkt, daß das Verhältnis zwischen Eisenbahn und Post lediglich ein öffentlich-rechtliches ist, stehen Rundnagel, Eger-Gordan und Kittel. Zugunsten dieser Theorie spricht der Wortlaut des Eisenbahnpostgesetzes; es ist darin nirgends von einem privatrechtlichen Verhältnis oder gar von einem Vertrag zwischen Eisenbahn und Post die Rede. Aus dem Art. 1 des Eisenbahnpostgesetzes, wonach der Eisenbahnbetrieb in die notwendige Übereinstimmung mit den Bedürfnissen des Postdienstes zu bringen ist, könnte man folgern, daß eine einseitige Verpflichtung der Eisenbahn gegenüber der Post vorliegt. Weiter führen die Anhänger der vorstehenden Theorie, namentlich Eger-Gordan aus, die öffentlich-rechtliche Verpflichtung ergebe sich daraus, daß bei Streitigkeiten, die sich bei Ausführung der im Eisenbahnpostgesetz erwähnten Bestimmungen ergeben, die Landesaufsichtsbehörden, nicht die ordentlichen Gerichte zuständig seien. Wichtig ist jedoch, schon hier

festzustellen, daß gerade bei der Haftung der Eisenbahn gegenüber der Post die ordentlichen Gerichte zu entscheiden haben. Schon daraus ist zu schließen, daß der Ansicht, die ein rein verwaltungsrechtliches Verhältnis zwischen Bahn und Post anzunehmen versucht, gewisse Bedenken entgegenstehen.

Kittel (Eger, Entsch. Bd. 24 S. 420) führt zum Beweis der Richtigkeit seiner Theorie an, daß die Verpflichtungen der Eisenbahn auch in ihrer rechtlichen Natur von einer privatrechtlichen Vertragspflicht sehr verschieden seien. Er behauptet, für die Zwecke der Post würden einer Klasse von Untertanen, nämlich sämtlichen Eisenbahnunternehmern, einseitig gewisse Naturalleistungen angesonnen. Danach soll also die Verpflichtung der Eisenbahn zur Beförderung von Postwagen und Postsendungen als eine öffentliche Last zu betrachten sein, ähnlich wie die Quartierleistung für die Angehörigen der bewaffneten Macht. Dieser Gedanke mag auf den ersten Blick einleuchtend erscheinen, Bedenken bestehen jedoch gegen die Annahme eines Hoheitsrechts der Reichspost gegenüber der Eisenbahnverwaltung. Schon im ersten Teil (S. 6) haben wir die Ansicht widerlegt, daß die Pflichten der Post als Obligation des öffentlichen Rechts anzusehen sind. Das gleiche gilt auch für das Rechtsverhältnis zwischen Post und Eisenbahn. Kittel übersieht außerdem, daß die Eisenbahnen als Staatsbahnen in gleicher Weise wie die Reichspost juristische Personen des öffentlichen Rechtes sind, daß sich aber beider Betrieb als Gewerbebetrieb kennzeichnet. Die Postverwaltung, die ihre Postwagen der Eisenbahn übergibt, tritt der Eisenbahn als Unternehmer eines auf Erwerb gerichteten Geschäftsbetriebes gegenüber. Beide Anstalten verfolgen die gleichen Ziele, neben verkehrspolitischen, also solchen im öffentlichen Interesse, auch rein fiskalische. Es dürfte bedenklich sein, die Post als der Eisenbahn übergeordnet hinzustellen. § 1 des Eisenbahnpostgesetzes bringt m. E. nur zum Ausdruck, daß sich beide Verkehrsanstalten bei Erfüllung ihrer Obliegenheiten

gegenseitig Hilfe zu gewähren haben, nicht aber, daß die eine kraft staatlichen Hoheitsrechts gegenüber der anderen durch Erteilung von Befehlen tätig wird.

Dieses Bedenken hat auch das Reichsgericht erkannt und die Ansicht Kittels zum Teil versteckt, z. T. auch offensichtlich verneint, so z. B. in dem Schiedsspruch vom 28. September 1885 (Gruchot 30, 147), wo es deutlich ausspricht, daß sich die Post für ihren Gewerbebetrieb der Beihilfe der Eisenbahn bedient. M. E. ist die Ansicht der öffentlichrechtlichen Verpflichtung der Eisenbahn gegenüber der Post nicht richtig. Wir haben es vielmehr mit einem Privatrechtsverhältnis zwischen beiden Verkehrsanstalten zu tun. Es fragt sich also nun noch, ob eine vertragliche oder eine rein gesetzliche Verpflichtung der Eisenbahn anzunehmen ist. Diese Frage ist sehr zweifelhaft und bedarf daher genauerer Prüfung.

II. Es ist zunächst zu untersuchen, ob sich irgendein Vertragsverhältnis findet, das auf unseren Fall anzuwenden ist. Findet sich keins, so muß man der Gesetztheorie beipflichten. Von Verträgen kommen nur in Betracht Beförderungsverträge, entweder solche nach BGB. (§ 631) oder nach Handelsrecht. In diesem Fall ist wieder zu unterscheiden zwischen Eisenbahnfrachtvertrag und gewöhnlichem Frachtvertrag.

1. Ein Eisenbahnfrachtvertrag liegt offensichtlich nicht vor, da das hierzu wesentliche formale Erfordernis, die Ausstellung eines Frachtbriefs, bei der Beförderung von Postwagen und Postsendungen fehlt.

2. Liegt aber ein gewöhnlicher Frachtvertrag im Sinn des HGB. § 421 vor? Das ist zu prüfen. Erfordernisse des Frachtvertrages sind, abgesehen von denen jedes Vertrages im allgemeinen, die Übernahme des Gutes zur Beförderung, die Verwahrung während des Transportes und die Gewerbsmäßigkeit des Betriebes.

a) Sind die Postwagen und Postsendungen als Güter im Sinn des HGB. anzusehen? Für Postsendungen ist dies unbedingt zu bejahen und bedarf keiner

weiteren Ausführungen; aber auch die Postwagen rechnen unter die Frachtgüter. Denn der Begriff „Güter" umfaßt alle beweglichen Sachen, gleichgültig, ob sie erst auf andere Transportmittel verladen oder unmittelbar auf den Schienen befördert werden, (vgl. z. B. Schiedsspruch des Reichsgerichts vom 28. September 1885 Gruchot 30, 147) und die Entscheidung Bd. 92, Seite 8 ff.).

b) Daß die Postwagen ebenso wie die Postsendungen von der Eisenbahn befördert werden, ist auch unzweifelhaft; aber wie steht es mit dem Gewahrsam während des Transportes? Das Reichsgericht[1]) untersucht zunächst, ob die Postverwaltung nicht als Betriebsunternehmerin der Eisenbahn auftritt, also einen vom Eisenbahnbetrieb gesonderten Eisenbahnpostbetrieb schafft, der ihrer Leitung untersteht. Das Reichsgericht verneint dies mit Recht, hat dabei allerdings nur die Beförderung der Postwagen im Auge. Die Postwagen werden tatsächlich in die Züge eingestellt und damit der Eisenbahn anvertraut. Danach erscheinen diese Wagen als reine Frachtgüter, wie etwa die Wagen der Paketbeförderungsgesellschaft[2]), die in gleicher Weise in die Züge eingestellt werden. Die Eisenbahn hat das Rangieren und Umstellen der Postwagen zu besorgen, ohne in dieser Beziehung von den Anordnungen der Postverwaltung abhängig zu sein. Die Bahn übernimmt mit anderen Worten die Verwahrung des Gutes, d. h. der Eisenbahnpostwagen, und bewirkt nicht nur ihre räumliche Fortbewegung. Anders Endemann (Eisenbahnrecht S. 484), der mit Unrecht die Frachtguteigenschaft der Eisenbahnpostwagen verneint.

---

1) Eger, Entsch. II, 137.
2) Thöl, § 4 Anm. 6. R. O. H. G. 9, 89.

Wie steht es aber mit den Postsendungen, die sich im Postwagen befinden? Daß es sich auch hier um von der Eisenbahn beförderte Güter handelt, ist bereits erörtert worden. Hier fehlt jedoch das Erfordernis des Anvertrauens der Güter an die Bahn, wenigstens für den Regelfall, daß die Sendungen im Postwagen selbst befördert werden. Die Sendungen bleiben also meist im Gewahrsam der Postverwaltung. Schelcher [1] folgert daraus, daß die Post hier alleinige Frachtführerin bleibt, mag sie sich auch der Zugkraft und der Transportmittel der Eisenbahn bedienen. Schelcher sieht also die Post hier als Betriebsunternehmerin an. Diese Ansicht ist schon in dem Fall unrichtig, wo die Post die Sendungen der Eisenbahn unmittelbar übergibt, vgl. Eisenbahnpostgesetz Art. 5. Hier übt die Eisenbahn dieselbe Tätigkeit aus, die ihr nach dem Eisenbahnfrachtvertrag zukommt. Ist aber das Vorhandensein eines Frachtvertrages abzulehnen, wenn die Beförderung von Postsendungen unentgeltlich durch die Eisenbahn geschieht, die Postsendungen aber unter der Obhut der Postbeamten bleiben (Art. 2 EPG.)?

Man denke hier z. B. an den durchaus ähnlichen Fall des § 459 HGB. bei Transport von lebenden Tieren.[2] Hier ist auch der Absender befugt, Begleiter zu stellen, die dann den Gewahrsam über die Sendung haben. Trotzdem wird niemand leugnen, daß ein echter Eisenbahnfrachtvertrag vorliegt. Das Gleiche muß aber bei der Gleichheit der Fälle auch für den Postverkehr gelten. Dadurch wird aber die Annahme Schelchers hinfällig.

Bisher haben wir gesehen, daß Übergabe und Beförderung der Güter die Annahme eines Frachtvertrages rechtfertigen. Wie Senckpiehl [3] sagt, übt die Eisenbahn bei Beförderung von Postwagen und Postsendungen diejenige Beförderungstätigkeit aus, deren gewerbsmäßige Vornahme

---

1) Eger, Entsch. 11, 257.
2) Vgl. Aschenborn S. 118, Senckpiehl (Gruchot 63, S. 70).
3) Gruchot 63, 70.

sie sich zum Zweck ihres Unternehmens gesetzt hat, die Beförderung von Gütern auf ihren Schienenwegen.

Die Anhänger der Gesetztheorie haben nun gegen die Annahme eines Frachtvertrages mehrere Gründe ins Feld geführt, die einer Prüfung bedürfen.

1. Als wichtigster Grund wird angeführt, daß die Bahn auf Grund gesetzlichen Zwanges handelt, nicht auf Grund eines Vertrages, also freier Entschließung. Aber haben wir im Frachtrecht nicht selbst ähnliche Fälle? Die Eisenbahn wie die Post sind in der Auswahl von Gütern nicht frei. Eine Sendung, die reglementmäßig eingeliefert wird, muß von der Eisenbahn und Post angenommen und befördert werden, so z. B. nach § 3 des Postgesetzes oder nach § 453 des Handelsgesetzbuches[1] Man spricht daher, wie schon öfter erwähnt, von Kontrahierungszwang, d. h. vom Zwang zur Eingehung eines Vertrages. Aus dem Gedanken des erzwungenen Rechtsgeschäfts hat sich dann die Gesetzestheorie entwickelt, die bereits sogar versucht hat, die Vertragsnatur des Postbeförderungsgeschäftes abzulehnen. Nach Schott (Endemanns Handbuch III S. 540) fällt das Postbeförderungsgeschäft nicht unter die Verträge, da eine reine gesetzliche Verpflichtung zur Erfüllung besteht. Der Absender macht keine Offerte, der die Post nachkommt, sondern er fordert sie auf zur Erfüllung ihrer gesetzlichen Verpflichtungen. Wir sahen damals,[2] daß die Ansicht irrig ist, daß auch der Zwang zum Eingehen eines Vertrages die Vertragsnatur nicht beeinträchtigt, daß wir es dort nur mit einem besonderen Vertrag, dem Postbeförderungsvertrag zu tun haben. Beim Eisenbahnfrachtvertrag finden wir den gleichen Kontrahierungszwang, die Vertragsnatur dieses Rechtsgeschäfts wird von keiner Seite in Abrede gestellt. Das Verhältnis zwischen Eisenbahn und Post entspricht aber durchaus demjenigen zwischen Absender und Eisenbahn beim Abschluß eines Eisenbahnfrachtvertrages. Denn auch nach Art. 2 des

---

1) Aschenborn S. 120.
2) S. 6 f.

EPG. ist die Eisenbahn nicht unmittelbar kraft Gesetzes zur Leistung verpflichtet. Unrichtig wäre es, etwa die gesetzliche Unterhaltspflicht des Familienrechts als Parallele heranzuziehen. Die gesetzliche Unterhaltspflicht beruht unmittelbar auf gesetzlicher Bestimmung, die Eisenbahn wird jedoch nach dem Eisenbahnpostgesetz Art. 2 erst tätig auf Verlangen der Postverwaltung. Hierin sieht Senckpiehl ein Angebot, also den Bestandteil eines Vertrages; dadurch, daß die Eisenbahn diesem Verlangen stattgibt, kommt nach seiner Meinung ein Vertrag zustande, genau wie der Eisenbahnfrachtvertrag oder der Postbeförderungsvertrag.

Diese Schlußfolgerung ist für richtig zu erachten. Wenn Schelcher einen feinen Unterschied darin erblicken will, daß beim Eisenbahnfrachtvertrag eine Verpflichtung zur Eingehung eines Vertrages besteht, nach dem Eisenbahnpostgesetz aber ein Zwang schlechthin, so beweist das m. E. noch nichts. Denn selbst im Postgesetz ist von einer Verpflichtung zur Eingehung eines Vertrags keine Rede; trotzdem steht die überwiegende Meinung auf dem Standpunkt, daß ein Vertrag vorliegt.

Der Begriff „gesetzliche Verpflichtung" ist leider von einer ganzen Reihe Schriftsteller, z. B. Fritsch (Eisenbahngesetzgebung S. 745), Rundnagel (Beförderungsgeschäfte), Schott (Endemann III), Eger-Gordan (Postrecht) u. a. als unbestritten und offenkundig hingenommen. Diejenigen, die sich eingehender mit der Frage der gesetzlichen Verpflichtung der Eisenbahn nach dem Eisenbahnpostgesetz befaßt haben, z. B. Schelcher, Senckpiehl und Aschenborn, haben große Bedenken gehabt und sich zum Teil zur Vertragstheorie bekannt. Sehr unklar ist der Standpunkt, den das Reichsgericht hierbei eingenommen hat. In der Entscheidung vom 25. September 1885 verneint es jedes Vertragsverhältnis, gibt aber trotzdem zu, daß die Post bei Beförderung von Postsendungen sich der Eisenbahn in gleicher Weise bedient, wie ein Frachtführer eines anderen, z. B. die Paketbeförderungsgesellschaft der Eisenbahn (vgl. Entscheidung des Ober-

handelsgerichts Bd. 9 S. 89). In anderen Entscheidungen wird die Frage gar nicht berührt, sondern ohne weiteres § 25 des Eisenbahngesetzes angewendet (Eger-Entsch. II S. 137). In der neuesten Entscheidung (Bd. 92 S. 8) läßt das Reichsgericht die Frage unentschieden. Dort wird ausgeführt, daß die Frage, ob bei Beförderung der Eisenbahnpostwagen zwischen Eisenbahn und Post ein Vertragsverhältnis entsteht oder ob eine gesetzliche Beförderungspflicht vorliegt, auf sich beruhen kann, da es sich bei Beschädigung von Postwagen und Postsendungen um eine außervertragliche Haftung handelt. Eine außervertragliche Schadensersatzpflicht setzt jedoch voraus, daß kein Vertragsverhältnis vorliegt. Mithin hätte das Reichsgericht das Nichtvorliegen eines Vertrages beweisen müssen.[1])

Im Anschluß an die Frage des Kontrahierungszwanges sei noch erwähnt, daß Schelcher einen Vertrag deshalb verneint, weil die Parteien nicht den Willen zum Abschluß eines Vertrages kundgeben. Einen solchen im Wege der Fiktion anzunehmen, erscheint Schelcher unbedenklich nur dann, wenn es sich aus dem Gesetz ergibt. Er gibt aber selbst zu, daß man nach Art. 5 des Eisenbahnpostgesetzes einen Vertrag annehmen kann, d. h. bei Gütern, die von der Eisenbahnverwaltung gegen Vergütung selbst befördert werden. Aber auch bei anderen Arten der Beförderung von Postgütern erscheint Schelchers Einwand unzutreffend. Gewiß wird durch den Kontrahierungszwang die freie Entschließung eines Vertragsteils durchkreuzt, aber da allgemein diese erzwungenen Rechtsgeschäfte unter die Klasse der Verträge rechnen, erscheint die Schlußfolgerung auch in den Fällen der Art. 2 und 5 des Eisenbahnpostgesetzes unbedenklich.

2. Gegen die Annahme eines Frachtvertrags wird weiter das Fehlen eines Frachtbriefes vorgebracht. Da der Frachtbrief kein wesentlicher Bestandteil des gewöhnlichen Frachtgeschäftes ist, sondern nur verlangt werden kann, so

---

1) Senckpiehl, S. 72.

kann hier nur die Begründung Schelchers in Frage kommen, daß nämlich die Beteiligten nicht den Willen gehabt haben, einen Frachtvertrag zu schließen. Aber daraus folgt m. E. nicht, daß die Beteiligten überhaupt keinen Vertrag schließen wollten. Der Streit, ob Vertrag oder gesetzliche Obligation vorliegt, ist dadurch nicht beseitigt.

3. Die Anhänger der Gesetzestheorie berufen sich ferner darauf, daß die Unentgeltlichkeit der Leistung dem Vorliegen eines Frachtvertrags widerspreche. Hierin liegt eine Ungenauigkeit insofern, als in gewissen Fällen (Eisenbahnpostgesetz Artikel 5) die Leistung entgeltlich erfolgt. Hier könnte man das Vorhandensein eines Frachtvertrages rechtfertigen. Bei Unentgeltlichkeit der Leistung seitens der Eisenbahn würde jedoch ein Frachtvertrag zwischen den Beteiligten nicht zustande kommen, da nach § 421 HGB. nur derjenige als Frachtführer gilt, der gewerbsmäßig Beförderungsgeschäfte betreibt. Gewerbsmäßig ist aber der Betrieb nur dann, wenn er in der Absicht erfolgt, ihn zum Gegenstand des Erwerbs zu machen. Daraus folgt, daß Unentgeltlichkeit und Gewerbsmäßigkeit beim Frachtvertrag sich nicht vereinen lassen. Unrichtig ist jedoch, dem Rechtsverhältnis zwischen Eisenbahn und Post jede Vertragsnatur abzusprechen, ein Vertrag kann dennoch bestehen, z. B. ein Beförderungsvertrag nach BGB. § 631.

Daß die Entgeltlichkeit nicht zum Wesen des Frachtgeschäfts gehört, sucht Aschenborn zu beweisen durch Heranziehung des § 7 der Eisenbahnverkehrsordnung, wonach auch bei Transporten Preisermäßigungen zulässig sind, ohne der Eigenschaft eines Frachtvertrages Abbruch zu tun. Deshalb müßte nach seiner Meinung auch dann ein Frachtvertrag vorliegen, wenn die Leistung aus gewissen Gründen unentgeltlich erfolgt. Diese Ansicht trifft m. E. nicht das Richtige. Gewiß wird niemand leugnen, daß das Wesen eines Postbeförderungs- oder Eisenbahnfrachtvertrags nicht geändert wird, wenn der Absender Anspruch auf unentgeltliche Beförderung hat. Dieser Fall bildet aber immer nur die Ausnahme, nicht

die Regel. Die Beförderung der Postwagen und Postsendungen erfolgt jedoch in der Hauptsache unentgeltlich, und nur ausnahmsweise, etwa bei Nebenbahnen, wird die Postsendung unmittelbar durch die Eisenbahn gegen Vergütung befördert. Ebenso ist es zweifelhaft, ob das Einstellen eines zweiten Postwagens gegen Vergütung als Sachmiete anstatt als Frachtvertrag aufzufassen ist; vgl. Endemann, Eisenbahnrecht S. 484, ähnlich Schott, der eine Verbindung von Sachmiete und Werkvertrag annimmt. Mehr Beachtung verdient die Ansicht, daß in der Vergebung der aus dem Postregal entspringenden Vorrechte ein Entgelt zu erblicken ist.[1]) Die im Postarchiv 86 S. 112 wiedergegebene Verfügung des preußischen Justizministeriums lautet: „Die Postverwaltung und Privatpersonen benötigen die Eisenbahn aus demselben Rechtstitel, nämlich auf Grund einer Gegenleistung. Das Publikum erwirbt das Recht durch Zahlung der Fracht, während bei der Post die Gegenleistung ein für alle Mal durch Vergebung der aus dem Postregal entspringenden Vorrechte erworben worden ist." In ähnlichem Sinn äußert sich das Reichsgericht (Eger, Entsch. II, 137; Gruchot Bd. 30, 147), das die erteilte Konzession als Gegenwert ansieht. Wenn hier von Gegenleistungen der Postverwaltung die Rede ist, so kann man zwar einen Werkvertrag des bürgerlichen Rechts annehmen. Ein Frachtvertrag liegt jedoch nicht vor, da die Gewerbsmäßigkeit des Betriebes fehlt. Wie Eger-Gordan richtig hervorheben, sollen die Sondervorschriften des Frachtvertrages nicht weiter ausgedehnt werden auf Verhältnisse, für die sie ihrer Natur nach nicht passen. Mag auch stillschweigend eine Vergütung vorliegen, von der Gewerbsmäßigkeit des Eisenbahnpostbetriebes kann keine Rede sein. Es ist jedoch unrichtig, überhaupt jegliches Vertragsverhältnis zu leugnen. Hiernach ist es überflüssig, etwa nach Ansicht Senckpiehls beim Fehlen der Entgeltlichkeit nur von einem vertragsähnlichen Rechtsverhältnis zu sprechen.

1) Aschenborn, S. 121.

4. Ein letzter Einwand gegen die Vertragstheorie bezieht sich nur auf die Postsendungen, nicht die Postwagen. Es wird gesagt, daß die Postgüter nicht einzeln, wie die Frachtgüter, sondern gesammelt der Eisenbahn zur Beförderung übergeben würden; darin bestehe ein Unterschied vom Frachtvertrag. Das ist auch nicht richtig. Wie Senckpiehl hervorhebt, befördert die Bahn mitunter gleichfalls ganze Wagensendungen, die ohne ihre Aufsicht eingeladen werden, ja mitunter ganze Wagen, von deren Inhalt sie keine Kenntnis hat, z. B. Möbelwagen, Kohlenwagen, Brauereiwagen, die ihr nicht gehören. Niemand wird in solchen Fällen das Vorhandensein eines Vertrages bestreiten! Das gleiche muß dann aber auch für Postsendungen gelten.

III. Wir haben bisher die beiden Ansichten, die sich mit dem Rechtsverhältnis von Eisenbahn und Post befaßten, gegenübergestellt und die gegenseitigen Einwendungen geprüft. Die Ergebnisse der Untersuchung lassen sich danach etwa folgendermaßen zusammenfassen:

Die Gesetzestheorie erscheint zunächst als die richtige, da das Eisenbahnpostgesetz nicht von einem Vertragsverhältnis spricht. Bei eingehender Prüfung ergibt sich jedoch, daß die Gründe, die für die Vertragstheorie sprechen, sich nur schwer widerlegen lassen, auch wenn die Unentgeltlichkeit der Leistung und der Kontrahierungszwang teilweise gegen die Annahme eines Frachtvertrages sprechen. Ich trage keine Bedenken, mich der Vertragstheorie anzuschließen, wobei ich allerdings das Vorhandensein eines Frachtvertrages ablehnen möchte.

Die Gesetzestheorie beruht auf falschen Erwägungen, die zum Teil durch die irrige Annahme eines öffentlich-rechtlichen Verhältnisses, zum Teil durch das Fehlen einiger zum Frachtvertrag nötigen Erfordernisse hervorgerufen sind. Daß das Verhältnis zwischen Eisenbahn und Post mit einem Frachtvertrag Ähnlichkeit hat, erkennt das Reichsgericht selbst an, kann sich jedoch nicht entschließen, sich näher mit dem Vertragsverhältnisse zu befassen. Besonders schwierig

wird die Frage durch die verschiedenartige Beförderung der Postwagen und Postsendungen; jene werden von der Bahn befördert und unterstehen ihrer Leitung, diese verbleiben hingegen fast ausschließlich im Gewahrsam der Postverwaltung. Gerade dies spricht z. T. gegen die Annahme eines Vertrages, wenigstens eines Frachtvertrages. Hinsichtlich der Postwagen einen Vertrag anzunehmen, hinsichtlich der Postsendungen aber nicht, erscheint unmöglich, da beider Beförderung auf demselben Rechtsverhältnisse beruht. Um diese Schwierigkeiten zu vermeiden, ist man wohl auch zu dem Entschluß gekommen, jedes Vertragsverhältnis abzulehnen. Richtig ist das jedenfalls nicht. Selbst wenn man einen Frachtvertrag nicht annimmt, so bleiben doch noch eine ganze Reihe von Beförderungsverträgen übrig, die Beachtung verdienen, so alle Verträge, die auf Beförderung von Gütern gerichtet sind, Postbeförderungsverträge, Schleppverträge, Lotsenverträge, Vorspann u. a. Sie fallen unter die Klasse der Werkverträge. Auf Grund eines solchen Vertrags vollzieht sich aber auch die Beförderung von Postwagen und Postsendungen, also auf Grund bürgerlich-rechtlicher Normen. Zu diesem Ergebnis kommt auch Scholz (Postrecht S. 591), leider fehlt hier die eingehende Begründung.

Die Pflichten der Eisenbahn nach dem Eisenbahnpostgesetz entsprechen denen aus anderen Transportverträgen, die Beförderung der Postwagen ähnelt mehr dem Frachtvertrag, da Übergabe an die Eisenbahn erfolgt, die Beförderung der Postsendungen mehr einem gewöhnlichen Werkvertrag, einem Frachtvertrag nur im Fall des § 5 Abs. 1 [3] des Eisenbahnpostgesetzes. Das Entgelt für die Eisenbahn in der Erteilung der Konzession wird man hierbei als Vergütung im Sinn der Bestimmungen des Werkvertrages des BGB. anzusehen haben.

Unrichtig ist es m. E. auch, bei der Gleichartigkeit der Beförderung von Postsendungen im Fall des Art. 5 Abs. 1 [3] EPG. einen Werkvertrag oder gar einen Frachtvertrag, im Fall des Art. 5 Abs. 1 [1 und 2] Sachmiete, also einen anders

gearteten Vertrag, anzunehmen, beim Vorliegen der Voraussetzungen des Art. 2 a. a. O. aber jedes Vertragsverhältnis zu verneinen. Die Gleichheit der Materie gebietet, einen einheitlichen Beförderungsvertrag anzunehmen.

Richtig ist es also, das Verhältnis zwischen Eisenbahn und Post als einen Vertrag anzusehen, dessen Regelung durch die besonderen Vorschriften des Eisenbahnpostgesetzes vorgesehen ist. Wo aber dieses Gesetz schweigt, sind zunächst die allgemeinen bürgerlich-rechtlichen Normen anzuwenden.

§ 11. Die Haftung der Eisenbahn gegenüber der Postverwaltung.

Mit der letzten Feststellung haben wir bereits zu der Hauptfrage übergelenkt, nach welchen Rechtsnormen die Eisenbahn der Postverwaltung haftet. Auch hier soll, der Vollständigkeit halber, unterschieden werden zwischen den Postwagen und den Postsendungen.

1. Wir haben im vorigen Abschnitt gesehen, daß das Eisenbahnpostgesetz über die Frage der Haftung für Sachschäden keine Bestimmung enthält. In Art. 8 ist lediglich von Personenschaden die Rede und dort die Regreßpflicht der Postverwaltung für Personenschaden ausgesprochen. Die Eisenbahn soll nur dann für Tötung und Verletzung der mitreisenden Postbeamten einstehen, wenn sie ein Verschulden trifft.

Im Bereich der preußischen Eisenbahnverwaltung hat das Reichsgericht bisher zweimal die Frage entschieden, wieweit die Eisenbahn für Beschädigung von Postwagen ersatzpflichtig ist. Es handelt sich um die bereits erwähnten Entscheidungen Annalen IV, 530 und Gruchot 30, 147. In beiden Fällen war der Postwagen eines Schnellzuges infolge eines Radreifenbruchs beschädigt worden. Es wurde festgestellt, daß die Eisenbahn den Unfall nicht verschuldet, daß aber ein Fall von höherer Gewalt nicht vorgelegen hat.

Das Reichsgericht hat unter Anwendung des § 25 des PrEG. die Ersatzpflicht der Eisenbahnverwaltung anerkannt.

Es führt aus, daß der Schaden an einem Gut entstanden, daß das Gut von der Eisenbahn befördert und daß der Schaden bei der Beförderung entstanden ist. Die Beförderung des Gutes und der erlittene Schaden stehen im ursächlichen Zusammenhang. Das Reichsgericht weist ferner nach, daß das Gut von der Eisenbahnverwaltung befördert ist, die Post also nicht als Betriebsunternehmer auftritt. Dem Wortlaut nach sind die Voraussetzungen des § 25 gegeben. Diese dargelegte Wortinterpretation, der auch Gordan beipflichtet, beseitigt aber die Schwierigkeiten unserer Frage keineswegs.

Die Entscheidung des Reichsgerichts läßt sich m. E. nur durch die von uns als richtig befundene Vertragstheorie widerlegen. S. 33 ff. ist darauf hingewiesen worden, daß § 25 nur für einen außervertraglichen Schadensersatzanspruch in Frage kommt, nicht jedoch, wenn ein Vertragsverhältnis vorliegt, da § 25 nicht zwingenden Rechtes ist, also jederzeit durch einen Vertrag ausgeschlossen werden kann. Man hat daher, da man bei Haftung für Postwagen und Postsendungen den § 25 nicht zu umgehen glaubte, den Nachweis zu führen gesucht, daß es sich bei dem Rechtsverhältnis zwischen Eisenbahn und Post gar nicht um einen Vertrag, sondern um eine gesetzliche Verpflichtung handelt, der Schadensersatzanspruch also lediglich ein außervertraglicher sein kann.

Die Anhänger der Gesetztheorie, zu der bekanntlich auch das Reichsgericht gehört, werden sich naturgemäß dazu bekennen müssen, den § 25 a. a. O. im Fall der Beschädigung von Postwagen anzuwenden. Auf Seite 34 ff. ist bereits näher ausgeführt worden, daß die Frage, was unter den auf der Bahn beförderten Gütern zu verstehen ist, bestritten ist. So versteht Eger[1]) darunter nur solche Güter, die mittelst eines Frachtvertrages befördert werden. Für diese würde aber nur eine handelsrechtliche Haftung in Betracht kommen, keine außervertragliche. Sicherlich hat Eger hier-

1) Eisenbahnrecht S. 131.

bei nicht an Postwagen und Postsendungen gedacht, zumal nicht an die bestrittene Frage: Vertrag oder gesetzliche Obligation. Die Einschränkung Egers hat im Gesetz aber keine Stütze, man kann wohl Fälle sich denken, wo Gegenstände, ohne daß ein Vertrag vorliegt, also z. B. nach der Gesetzestheorie Postsendungen, auf der Bahn befördert werden. Die Auslegung des Reichsgerichts [1] und Gordans ist für die richtigere zu erachten; daraus folgt, daß die Anhänger der Gesetzestheorie auf den § 25 des Eisenbahngesetzes zurückgreifen müssen.

Anders ist nach der Vertragstheorie zu entscheiden. Es besteht der Grundsatz, daß Vertragsrecht und § 25 sich ausschließen. Bei der Frage, welche Normen in unserem Fall anzuwenden sind, ist nur zu unterscheiden, ob man einen Frachtvertrag im Sinn des HGB. oder richtiger einen gewöhnlichen Beförderungsvertrag nach bürgerlichem Recht annimmt. Aschenborn, der den Beweis zu erbringen versucht, daß zwischen Eisenbahn und Post ein Frachtvertrag zustande kommt, muß bei der Frage der Haftung die §§ 421 ff. HGB. anwenden, nicht, wie er sagt, die Vorschriften der §§ 456 ff. des HGB. über den Eisenbahnfrachtvertrag, da von einem solchen infolge Fehlens des Frachtbriefes keine Rede sein kann. Unrichtig ist aber seine weitere Folgerung, für das Gebiet der preußischen Bahnen den § 25 des preußischen Eisenbahngesetzes anzuwenden. Denn beide Vorschriften widersprechen sich, eine schließt die andere aus. Es mutet eigenartig an, für einen Einzelstaat Landesrecht anzuwenden, nachdem man vorher festgestellt hat, daß die Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs Platz greifen. Auch ist bereits S. 30 f. erörtert worden, daß Art. 105 EGBGB. die Vorschriften des HGB. nicht berührt.

In ähnlichem Sinn wie Aschenborn äußert sich Scholz. Er sagt, daß sich zwar die Beförderung von Postwagen und Postsendungen nach allgemeinen bürgerlich rechtlichen Vertragsnormen vollziehe, daß aber diesen § 25 des preußischen

---

1) Eger, Entsch. II, 137.

Eisenbahngesetzes vorgehe. Hier könnte man schließlich noch einwenden, daß Art. 105 EGBGB. eine weitere Haftung nach Landesrecht zuläßt und daher die Ansicht Scholz eine Stütze findet. Richtig ist dies aber nach den bisherigen Feststellungen nicht, da ja § 25 nur die außervertragliche Haftung im Auge hat.

Die weiteren Einwendungen gegen die Anwendbarkeit des § 25 sind nicht sehr glücklich.

a) Senckpiehl versucht aus der geschichtlichen Entwickelung des Eisenbahnrechts die Unhaltbarkeit des § 25 zu beweisen. Er führt aus, die strengere Haftung des § 25 entspringe aus den übertriebenen Vorstellungen von der Betriebsgefahr. Die Haftung sei zunächst durch das Handelsrecht und das Reichshaftpflichtgesetz eingeschränkt. Durch das Eisenbahnpostgesetz sei nun eine weitere Einschränkung der allgemeinen Haftung des § 25 preußischen Eisenbahngesetzes herbeigeführt worden. Das Eisenbahnpostgesetz habe die Rechtsverhältnisse zwischen Post und Eisenbahn erschöpfend regeln wollen, auch wenn die Regelung der Haftung für Sachschäden unterblieben sei, da ja die Frage der Haftung für Personenschaden im Gesetz genau behandelt werde. Wenn also Reichsrecht gelte, so sei kein Raum mehr für die landesrechtlichen Bestimmungen, die Art. 105 EGBGB. zulasse. Diese Beweisführung ist zunächst überflüssig, sobald man ein Vertragsverhältnis zwischen Eisenbahn und Post annimmt, sie hat höchstens Bedeutung für den Fall, daß man, wie Senckpiehl, nur ein vertragsähnliches Verhältnis zugrunde legt. Dann aber sind die eben dargelegten Sätze nicht zweifelsfrei. Ob das Eisenbahnpostgesetz die Rechtsverhältnisse zwischen Post und Eisenbahn hat erschöpfend regeln wollen, läßt sich nicht mit Bestimmtheit sagen. Da gerade die Sachhaftung nicht darin behandelt ist, kann man ebenso gut den Schluß ziehen, daß zur Beantwortung dieser Frage gerade die allgemeinen Bestimmungen herangezogen werden sollen. Es ist weiterhin nicht richtig, daß bei reichsrechtlicher Regelung der Rechtsverhältnisse das Landesrecht ausgeschlossen ist. Denn da die außervertragliche Haftung

für Sachschaden in den § 823 ff. BGB. festgelegt ist, so müßte § 25 preußischen Eisenbahngesetzes unanwendbar sein. Aber gerade diese Bestimmung ist ausdrücklich aufrecht erhalten worden.

b) Es ist also nochmals daran festzuhalten, daß nur Vertragsrecht die Anwendung des § 25 ausschließt. Wenn Senckpiehl noch äußert, daß eine Schadensersatzpflicht nach Vertragsrecht nur bei Verschulden eintritt, daß dann aber ein Schadensersatzanspruch schon bei Eintritt eines Schadens „bei Beförderung auf der Bahn" ausgeschlossen ist, so ist damit kein neuer Gedanke ausgesprochen, sondern nur der Unterschied zwischen vertraglicher und außervertraglicher Haftung näher dargelegt.

c) Schließlich soll an dieser Stelle noch eine Ansicht erwähnt werden, die die Anwendung des § 25 a. a. O. verneint. Vertreter ist Schott (Endemann Handbuch III), der behauptet, daß auch bei Verneinung eines Frachtvertrags zwischen Eisenbahn und Post die Eisenbahn als Frachtführer erscheint und deshalb frachtgemäß haften soll. Ähnlich äußert Aschenborn, der u. a. ausführt, daß, insoweit als die Eisenbahn gegenüber der Post die gleichen Verpflichtungen zu erfüllen hat wie im Frachtverkehr, auch hinsichtlich der Haftung die für den Frachtverkehr geltenden Vorschriften Anwendung finden müssen, auch wenn man das Rechtsverhältnis zwischen beiden Verkehrsanstalten nicht als Frachtgeschäft ansehen mag. Beide Ansichten nehmen jedenfalls ein vertragsähnliches Verhältnis an, während nur Aschenborn den Vertragsgedanken durchgeführt hat. Aber es erscheint nicht folgerichtig, einen Vertrag abzulehnen, die entsprechende Anwendung der Normen über Frachtgeschäfte jedoch zuzulassen, zumal da man bei genauer Prüfung der Sachlage auf den Gedanken eines Vertrags kommen muß.

Wir wissen, daß § 25 nur im Gebiet der preußischen Eisenbahnen Anwendung findet. Es fragt sich, wie nach Ansicht der Anhänger der Gesetzestheorie die Eisenbahnhaftung in den außerpreußischen Gebietsteilen geregelt sein muß. Zunächst kommen die Vorschriften der Ausführungsgesetze der

betreffenden Staaten, die sich mit der außervertraglichen Haftung der Eisenbahn befassen, in Betracht. Ist hiernach eine strengere Haftung als nach Reichsrecht nicht vorgesehen, wie z. B. nach Art. 58 des bayr. AGBGB. für die meisten bayrischen Bahnen, so sind nur die §§ 823, 831 BGB. anzuwenden, die stets ein Verschulden voraussetzen. In dieser Weise äußert sich auch Schelcher (Eger, Entsch. XI, 257); die übrigen Anhänger der Gesetzestheorie müssen natürlich die gleiche Schlußfolgerung ziehen.

Kittel, der die Lehre vertritt, daß das Verhältnis zwischen Post und Eisenbahn ein öffentlich-rechtliches ist, kommt auch zu demselben Ergebnis, denn im Fall des Verschuldens, also einer unerlaubten Handlung, entsteht ein Zivilrechtsverhältnis, auf das die §§ 823, 831 BGB. anzuwenden sind.

Aus dieser Teilung in Reichsrecht und Landesrecht ergibt sich mit Deutlichkeit die Inkonsequenz der ganzen Gesetzestheorie, deren praktisch unhaltbare Ergebnisse weiter unten (S. 65 ff.) dargelegt werden sollen.

II. Bisher war in der Hauptsache von den Postwagen die Rede; von den Postsendungen muß das Gleiche gelten, zumal da man hier unbedingt von auf der Bahn beförderten Gütern sprechen kann. Das Reichsgericht hat in der Entscheidung vom 8. Januar 1918 (Bd. 92, S. 8) die Postwagen und Postsendungen einander gleichgestellt und auch auf letztere § 25 des preußischen Eisenbahngesetzes angewandt, u. a. auch mit der Begründung, daß die Haftung für Postwagen auch die Haftung für Postsendungen mitumfasse. Das ist nach dem vom Reichsgericht eingenommenen Standpunkt aus richtig. Die übrigen Anhänger dieser Theorie kommen zu dem gleichen Ergebnis, soweit sie überhaupt an die Postsendungen gedacht haben, was für Eger (Eisenbahnrecht S. 121) mindestens zweifelhaft erscheint.

Die Anhänger der Vertragstheorie erblicken in der Beförderung von Postsendungen, auch wenn diese in der Hauptsache im Gewahrsam der Postverwaltung bleiben, einen gewöhnlichen Transportvertrag und halten deshalb die Anwendung der Frachtrechtsnormen oder des § 25 des preußi-

schen Eisenbahngesetzes für unzulässig. Zunächst sei hier festgestellt, daß dann die allgemeinen Vorschriften über Schuldverhältnisse anzuwenden sind, eine Haftung der Eisenbahn nur bei Verschulden eintritt. Ob man noch eine andere Lösung des Problems finden kann, soll noch am Schlusse ausgeführt werden (S. 67 ff.).

III. Als Ergebnis der vorstehenden Betrachtungen ist festzustellen, daß, wenigstens nach Reichsrecht, nur ein Verschulden die Haftung der Eisenbahn für Postwagen und Postsendungen begründet, sowohl vertraglich, als auch außervertraglich, daß aber bei Annahme eines Vertrages zwischen Post und Eisenbahn die landesrechtlichen Sonderbestimmungen nicht in Betracht kommen. Es ist später noch auszuführen, zu welchen praktisch unmöglichen Ergebnissen die Anwendung des § 25 a. a. O. führen muß.

B. Die Haftung der Eisenbahn gegenüber den Absendern von Postsendungen.

§ 12. Das Rechtsverhältnis zwischen Absender und Eisenbahn und die sich daraus ergebenden Ansprüche.

Die Frage, ob die Eisenbahn unmittelbar den Absendern von Postsendungen haftbar werden kann, ist erst in neuerer Zeit einer genaueren Prüfung unterzogen worden. Die älteren Schriftsteller begnügten sich lediglich mit der Untersuchung des Rechtsverhältnisses zwischen Eisenbahn und Post und der Haftung der Eisenbahn gegenüber der Postverwaltung, so z. B. Aschenborn, Thöl, Puchelt, Endemann, Kittel u. a. Erst Gordan (Eger Entsch. 29, S. 29) und vor allen Dingen Senckpiehl (Gruchot 63) sind der oben gestellten Frage näher getreten. Auch das Reichsgericht hat sich mit ihr in der Entscheidung vom Januar 1918 (RGZ. 92, S. 8) näher befaßt. Ich will zunächst den dieser Entscheidung zugrunde liegenden Tatbestand kurz mitteilen. Die Firma X (Klägerin) hatte der Post eine Anzahl Pakete übergeben, die die Post dem verklagten Eisenbahnfiskus zur Beförderung übergab. Infolge Zugentgleisung auf dem Bahnhof Witten-

berg geriet der mitgeführte Eisenbahnpostwagen in Brand, wobei eine große Anzahl von Paketen des Klägers teilweise vernichtet, teilweise beschädigt worden sind. Die Postverwaltung leistete dem Kläger nach § 9 des Postgesetzes Ersatz in Höhe von 3 M. für 500 Gramm. Darauf verklagte X die Eisenbahn auf Zahlung der Differenz zwischen dem wirklichen Wert der Pakete und der ihr von der Post erstatteten Summe unter Berufung auf § 25 des preußischen Eisenbahngesetzes. Während das Berufungsgericht die Klage abgewiesen hat, hat ihr das Reichsgericht stattgegeben. Es wurde dabei festgestellt, daß der Unfall weder durch ein Verschulden der Eisenbahn noch durch einen unabwendbaren äußeren Zufall, also durch höhere Gewalt, verursacht worden ist.

Es ist zu prüfen, ob nach dem bisher Ausgeführten diese Entscheidung zu billigen ist. Wir haben bisher festgestellt, daß zwischen Post und Absender ein Vertrag zustande kommt, daß nach der von uns vertreten Ansicht auch zwischen Post und Eisenbahn ein Vertragsverhältnis besteht, Beziehungen zwischen Absender und dem Dritten bestehen auf den ersten Blick nicht, da der Absender mit der Eisenbahn keinen Vertrag schließt. So urteilt auch das Reichsgericht in der oben erwähnten Entscheidung; es führt aus, daß auch beim Vorliegen eines Vertrags zwischen Eisenbahn und Post (was das Reichsgericht bekanntlich verneint) zwischen Absender und Eisenbahn kein Vertragsverhältnis entsteht, die Postsendungen vielmehr lediglich auf Grund eines mit der Post geschlossenen Vertrages zur Beförderung gelangen.

Geht man von diesem Gesichtspunkt aus, so folgt, daß man zu dem Entschluß kommen muß, den § 25 des preußischen Eisenbahngesetzes auch hier anzuwenden. Denn es handelt sich um Güter, die auf der Bahn befördert werden. Das Gesetz macht dabei keinen Unterschied, ob die Güter unmittelbar oder durch Vermittelung eines Dritten zur Beförderung gelangen, wie Gordan richtig sagt. Wenn das Gesetz aber keine Unterscheidung vornimmt, fährt Gordan fort, so ist die Rechtsprechung auch nicht dazu befugt. Daß

kein Vertragsverhältnis zwischen Absender und Eisenbahn besteht, wird von dem Genannten angenommen; es handelt sich dann also nur um einen außervertraglichen Anspruch, der sich auf §§ 823 ff. BGB, und für Preußen auf § 25 a. a. O. stützen würde.

Man hat erkannt, daß dies Ergebnis praktisch äußerst bedenklich sein muß, und daher versucht, auf verschiedene Arten das Ergebnis zu umgehen. Man erwog, ob nicht wenigstens mittelbar ein Vertragsverhältnis zwischen Eisenbahn und Absender anzunehmen sei und man dann nicht schlechtweg von einem außervertraglichen Schadensersatzanspruch des Absenders sprechen könnte.

Anlaß zu diesem Bedenken gaben die Entscheidung des Reichsgerichts Bd. 70, S. 174 und Bd. 77, S. 317, die an dieser Stelle einer genaueren Erörterung bedürfen.

1. Der Entscheidung Bd. 70, S. 174 liegt folgender Vorgang zugrunde:

Der Eigentümer zweier Möbelwagen hatte diese durch einen Spediteur der Bahn übergeben. Durch Zufall geriet während der Fahrt ein Wagen in Brand und wurde vollständig zerstört. Der Klage des Eigentümers auf Schadensersatz hielt die Bahn entgegen, sie hafte nach § 459 HGB. nicht, da die Sachen in offenen Wagen befördert seien, ihre Schadensersatzpflicht an ein Verschulden gebunden sei, das der Kläger gar nicht bewiesen habe. Das Reichsgericht hat die Klage abgewiesen.

Der Fall ist zunächst sehr ähnlich dem der Entscheidung vom Januar 1918 (Bd. 92). Die Stellung des Spediteurs nimmt hier die Post ein, natürlich nur im übertragenen Sinn, da Postanstalten keine Kaufmannseigenschaft besitzen. Zwischen Spediteur und dem Eigentümer der Möbelwagen besteht ein Vertragsverhältnis, ebenso zwischen dem Spediteur und dem Frachtführer, also der Eisenbahn. Zwischen dem Eigentümer und der Eisenbahn unmittelbar kommt kein Vertrag zustande. es würde daher, wie in RG. 92, 8, § 25 a. a. O. Anwendung zu finden haben. Das Reichsgericht fühlt aber dabei heraus, daß der Absender und der Dritte doch in einer

gewissen rechtlichen Beziehung zu dem von dem Spediteur geschlossenen Vertrag stehen. Das Reichsgericht sagt dann weiter, daß der Frachtführer wohl dem Spediteur, nicht aber dem Dritten, also dem Absender der Güter, die den Frachtvertrag regelnden Vorschriften § 459 HGB. und § 77 Eisenbahn VO. entgegenhalten kann. Der Eigentümer aber, der die Möbel dem Spediteur zur Beförderung übergab, konnte nicht im Ungewissen sein, daß der Spediteur die Sachen der Eisenbahn zur Beförderung übergeben würde, er konnte ferner nicht im Zweifel sein, daß die Bahn aus diesem Frachtvertrag nach § 459 HGB. nur beschränkt haften würde. Daraus schließt das Reichsgericht, daß es wider Treu und Glauben verstoßen würde, wenn der Eigentümer entgegen den Bestimmungen des mit seinem Willen abgeschlossenen Vertrages die weitgehenderen Rechte aus § 25 des preußischen Eisenbahngesetzes herleiten wollte.

Hier wird also ausgeführt, daß der Frachtvertrag auch dem Absender gegenüber seine Wirkung hat, und die Einreden des Frachtführers auch gegenüber dem Absender Platz greifen. In ähnlichem Sinn äußert sich Rundnagel (Beförderungsgeschäfte S. 250), der sagt, daß nach der Entscheidung Bd. 70, S. 174 der Schutz des § 25 dem Eigentümer von Postsendungen auch dann nicht zur Seite steht, wenn er zwar mit der Eisenbahn in keinem Vertragsverhältnis steht, aber die Versendung mit seinem Willen geschieht. Rundnagel, der Anhänger der Gesetzstheorie ist, verneint in diesem Fall die Anwendbarkeit des § 25 a. a. O. Die Anhänger der Vertragstheorie müssen aber in der Entscheidung des RG. die beste Lösung zur Ausschaltung des § 25 des Eisenbahn-Gesetzes erblicken.

2. Das Reichsgericht hat später die Entscheidung Bd. 70, S. 174 verworfen. Es äußerte Bedenken, die Grundsätze von Treu und Glauben bei einem außervertraglichen Anspruch anzuwenden, da nach § 157 BGB. nur Verträge nach Treu und Glauben auszulegen sind, während in § 242 BGB. nur von Erfüllung schuldrechtlicher Verpflichtung die Rede ist.

Das Reichsgericht hat daher in der Entscheidung Bd. 77, 320 den Grundsatz von Treu und Glauben mit dem Speditionsvertrag verbunden. Dort wird die Frage behandelt, ob der Eigentümer von Waren, die er einem Spediteur zur Versendung übergibt, bei seinem außervertraglichen Anspruch gegen den Frachtführer durch den Frachtvertrag beschränkt wird, auch dann, wenn er seinem Vertragsgegner, dem Spediteur, die Ausführung des Transportes selbst überläßt und der Spediteur den Frachtführer als Gehilfen zuzieht. Das Reichsgericht kommt zu dem Ergebnis, es komme darauf an, ob der Vertrag mit dem Frachtführer im Auftrag des Eigentümers abgeschlossen sei. Denn wenn der Eigentümer den Frachtvertrag als in seinem Auftrag geschlossen ansehe, so vertrüge es sich damit nicht, daß er dann einen weiteren Anspruch als der Spediteur gegen den Frachtführer geltend mache. „Nach Treu und Glauben ausgelegt, enthalte der Speditionsauftrag einen zugunsten des Frachtführers abgeschlossenen Verzicht." In diesem Fall müsse also der Eigentümer die Einreden aus dem Frachtvertrag gegen sich gelten lassen. Anders, wenn der Frachtvertrag dem Spediteur nur als Mittel diene, seine eigene Transportverpflichtung zu erfüllen. Gegen den Erfüllungsgehilfen sei ein außervertraglicher Anspruch ungeschmälert gegeben. Diese Auffassung kehrt in der Entscheidung vom 14. März 1916 (Eger, Entsch. Bd. 33, S. 312) wieder.

Wir haben hier eine ziemlich verwickelte Entscheidung vor uns, die sich letzten Endes wieder auf den Gedanken von Treu und Glauben aufbaut. Es wird behauptet, daß zwischen Absender und Eisenbahn der vom Spediteur geschlossene Frachtvertrag rechtliche Wirkung ausübt. Eine Begründung dieses Satzes sucht das Reichsgericht in der neuesten Entscheidung (Bd. 92, S. 8) durch Heranziehung des § 392, 2 HGB. in Verbindung mit § 407 HGB. Nach dieser Bestimmung finden auf die Rechte und Pflichten des Spediteurs die für den Kommissionär geltenden Vorschriften entsprechende Anwendung. § 392 sagt weiter, daß Forderungen aus einem Geschäft, das der Kommissionär (Spediteur) ab-

geschlossen hat, der Kommittent (Absender) dem Schuldner gegenüber erst nach der Abtretung geltend machen kann. Nach § 392, 2 gelten aber jene Forderungen, auch wenn sie nicht abgetreten sind, im Verhältnis zwischen dem Kommittent einerseits und dem Kommissionär und dessen Gläubiger andererseits als Forderungen des Kommittenten. Die Bestimmung kann auf unseren Fall richtiger Ansicht [1]) nach keine Anwendung finden. Die Vorschrift hat lediglich den Zweck, den Kommittenten gegen Pfändungen zu schützen. Im Verhältnis des Kommittenten zum Gläubiger des Kommissionärs gilt die Forderung als die des Kommittenten. Ein Beispiel mag das erläutern: Der Spediteur erwirbt gegen einen Frachtführer eine Forderung, ein Gläubiger des Spediteurs läßt sich diese Forderung pfänden und überweisen. Oder der Spediteur fällt in Konkurs. Dann fiele nach § 392, 1 die Forderung in die Konkursmasse. Das soll aber nicht geschehen, da wirtschaftlich die Forderung des Kommissionärs eine solche des Kommittenten ist. Aus diesen Gründen ist § 392, 2 eingefügt worden, der Kommittent hat also im Konkurs des Kommissionärs ein Aussonderungsrecht.[1]) Auf das Verhältnis zwischen Absender und Eisenbahn bezieht sich § 392, 2 HGB. nicht, da die Eisenbahn keine Gläubigerin des Spediteurs ist. Eine Geltendmachung der Einreden aus dem Frachtvertrag setzt die Abtretung der Forderung durch den Spediteur voraus. Es ist daher unrichtig, wenn das Reichsgericht in Bd. 92 behauptet, nach § 392, 2 könne der Versender lediglich die Ansprüche des Spediteurs aus dem Frachtvertrag geltend machen. Also kann von einer Anwendung des § 392, 2 auf das Verhältnis zwischen Absender einer Postsendung und der Eisenbahn keine Rede sein. Daß das Reichsgericht die Bestimmung des § 392, 2 HGB. schließlich auf den Eisenbahnpostverkehr nicht anwenden will, erklärt sich daraus, daß es die Post nicht als Spediteur, die Eisenbahn im Verhältnis zur Post nicht als Frachtführer ansieht.

---

1) Senckpiehl, S. 78.
2) K. O. § 43.

Aus dem Gesagten ergibt sich, daß § 392, 2 die Lösung der hier aufgeworfenen Frage nicht herbeiführen kann. Es ist widersinnig, zu sagen, daß der Absender gegen die Eisenbahn keine Ansprüche aus dem Frachtvertrag geltend machen kann, die Eisenbahn sich aber dem Absender gegenüber auf den Frachtvertrag berufen soll.

3. Einen dritten Vorschlag zur Umgehung des § 25 a. a. O. macht Senckpiehl. Er führt aus, daß § 392, 2 aus den zu 2. aufgeführten Gründen keine Anwendung findet und fährt dann fort: Die Ansprüche des Absenders von Postsendungen gegenüber der Post seien nach Postrecht beschränkte. Im Verhältnis der Post zum Absender sei die Eisenbahn lediglich als Erfüllungsgehilfe der Postverwaltung anzusehen. Der Erfüllungsgehilfe, die Eisenbahn, könne von dem Absender auch unmittelbar haftbar gemacht werden, und zwar, da kein vertragsmäßiger Anspruch vorliege, nur nach § 823 BGB. Da also hiernach die ganze Materie durch das Postgesetz, das Eisenbahnpostgesetz und die ergänzenden Normen des Handelsrechts einheitlich reichsrechtlich vollkommen geregelt sei, so sei für die landesrechtliche Haftung des § 25 des preußischen Eisenbahngesetzes kein Raum mehr.

Hierzu ist das bereits bei der Haftung der Bahn gegenüber der Post Erläuterte (S. 54 f.) zu wiederholen. Unrichtig ist, daß die Materie vollkommen durch das Eisenbahnpostgesetz geregelt und daher für landesrechtliche Normen kein Raum mehr besteht. Denn obwohl eine allgemeine außervertragliche Haftung nach § 823 BGB. reichsrechtlich vorgesehen ist, bleibt gerade der Landesgesetzgebung vorbehalten, eine strengere außervertragliche Haftung der Eisenbahn für Sachschäden durchzuführen. Meines Erachtens läßt sich auch hier nur mit dem Gesichtspunkt vorgehen, daß wir einen auch nur mittelbaren Vertrag zwischen Absender und Eisenbahn annehmen.

4. Zum Schluß sei noch auf den Gedanken Senckpiehls eingegangen, der folgende Regel aufstellt: Derjenige, der seines Vorteils willen, seine Güter in den Gefahrbereich der Eisenbahn bringt, muß sich eine mildere Haftung der Eisen-

bahn gefallen lassen. Auf diesem Gesichtspunkt beruht die Bestimmung des § 459 HGB. für den Eisenbahnfrachtverkehr; das Gleiche muß aber auch für den Postfrachtverkehr als Regel gelten.

Dieser Gedanke beruht auf denselben Erwägungen, die zu der Bd. 77, S. 320 veröffentlichten Reichsgerichtsentscheidung geführt haben. Senckpiehl spricht, wenn auch stillschweigend, den Gedanken aus, daß bei der auch nur mittelbaren vertraglichen Verbindung von Eisenbahn und Absender die Geltendmachung der Rechte aus § 25 a. a. O. wider Treu und Glauben verstoßen würde.

Ich halte diese Ansicht für die richtigste. Es läßt sich nicht leugnen, daß der Vertrag zwischen Post und Eisenbahn mit Willen des Absenders geschlossen wird, daß der Absender durch Einlieferung der Sendung an den zweiten Vertrag wenigstens mittelbar gebunden ist. Der Absender handelt dann aber wider Treu und Glauben, wenn er den zwischen Post und Eisenbahn geschlossenen Vertrag nicht gegen sich gelten lassen will. Ich möchte hierzu auf die Bestimmung des § 432 HGB. hinweisen; dort wird gesagt, daß jeder nachfolgende Frachtführer dadurch, daß er das Gut mit dem ursprünglichen Frachtbrief übernimmt, in den ursprünglichen Frachtvertrag eintritt. Hiernach ist die Entscheidung des Reichsgerichts, es käme darauf an, ob die Eisenbahn Erfüllungsgehilfe der Post sei oder nicht, überflüssig. § 432 HGB. sagt, daß jeder nachfolgende Frachtführer, mag er auch nur als Erfüllungsgehilfe des ersten handeln, in den Frachtvertrag eintritt. Die Verhältnisse sind in unserem Fall ähnlich, wir haben zwei zeitlich aufeinander folgende Transportverträge vor uns. Ich halte eine sinngemäße Anwendung des § 432 nach der Richtung für zulässig, daß man den Transportvertrag zwischen Eisenbahn und Post auch für den Absender als verbindlich betrachtet. Geht man aber hiervon aus, so ist auf dem Boden des Vertragsrechts die Regel von Treu und Glauben anzuwenden. Danach entfällt jede Haftung nach außervertraglichen Normen, z. B. nach § 25 des preußischen Eisenbahngesetzes.

Was die Bestimmungen anbetrifft, die im Verhältnis zwischen Absender und Eisenbahn anzuwenden sind, so verweise ich auf das S. 57 Ausgeführte. Es kommen also zunächst die Vorschriften des BGB. über Werkverträge in Betracht. Ob nicht richtiger die Normen des Postrechts Anwendung finden, soll noch zum Schluß geprüft werden.

Zu einem anderen Ergebnis müssen natürlich die Anhänger der Gesetzestheorie kommen. Da sie jedes Vertragsverhältnis zwischen Absender und Eisenbahn leugnen, müssen sie in unserem Fall die Bestimmungen über die außervertragliche Haftung, z. B. § 25 des preußischen Eisenbahngesetzes in Betracht ziehen. So haben Gordan (Eger, Entsch. 29, 29) und das Reichsgericht (Bd. 92, S. 8) von ihrem Standpunkt aus richtig gefolgert. Daß dieses Ergebnis praktisch sehr bedenklich ist, soll im folgenden dargelegt werden.

§ 13. Die praktischen Ergebnisse der dargelegten Ansichten.

Besser als lange theoretische Erwägungen werden die praktischen Folgen der Ansicht des Reichsgerichts uns vor Augen führen, zu welchem bedenklichen Ergebnis die Haftung der Eisenbahn nach § 25 des preußischen Eisenbahngesetzes führen muß. Senckpiehl [1]) hat die verschiedenen Punkte richtig und treffend hervorgehoben, sodaß eine inhaltliche Wiedergabe an dieser Stelle genügen wird.

1. Es ist bedenklich, die preußische Eisenbahnverwaltung in viel höherem Maße haftbar zu machen als andere deutsche Eisenbahnverwaltungen, und es ist widersinnig, bei einem so einheitlich durchgeführten Verkehr wie gerade dem Eisenbahnverkehr eine grundverschiedene Haftung herbeizuführen. Das Ergebnis nach § 25 wäre z. B., daß ein nichtpreußischer Absender, dessen Sendung auf einer preußischen Eisenbahn verloren gegangen ist, von der preußischen Eisenbahnverwaltung vollen Ersatz verlangen kann, während selbst der

---

1) Gruchot 63, S. 78.

Preuße von einer außerpreußischen Bahn meist nicht vollen Schadensersatz erhält.

2. Die Eisenbahn hat nach § 25 für den vollen Schaden aufzukommen, auch in den Fällen, in denen die Post nicht haftet, z. B. für gewöhnliche Briefe. Senckpiehl führt als krasses Beispiel an, daß Wertsendungen, auch bei größerem Wert, meist nur mit 600 Mark versichert werden. Die geringe Wertangabe beruht, da allgemein üblich, nicht auf Fahrlässigkeit des Absenders, gleichwohl wird die Eisenbahn für den vollen Schaden, der vielleicht mehrere tausend Mark beträgt, haftbar gemacht. Bei der großen Anzahl von Postsendungen, die sich in einem Postwagen befinden, würden es geradezu ungeheure Summen sein, für die der preußische Eisenbahnfiskus aufzukommen hätte, zumal bei der jetzigen Verkehrsunsicherheit.

3. Bei gewöhnlichen Eisenbahnfrachtsendungen, die der Eisenbahn einzeln übergeben werden und von deren Inhalt sie sich jederzeit überzeugen kann, tritt eine Haftung nur nach Handelsrecht ein; für Postsendungen, die selbst während der Fahrt im Gewahrsam der Post verbleiben, von deren Inhalt und Wert die Eisenbahn gar keine Kenntnis hat, soll sie in erhöhtem Maße haftbar gemacht werden.

4. Besonders wertvolle Güter darf die Bahn nach der EVO. § 54, 2 nur unter besonderen Vorsichtsmaßregeln befördern, für hochwertige Postsendungen bleiben ihr trotz erschwerter Haftung irgendwelche Sicherungsmaßnahmen versagt.

5. Die Eisenbahn hat Postsendungen größtenteils unentgeltlich zu befördern, während der Post trotz beschränkter Haftung stets eine Vergütung zusteht.

6. Dazu kommt, daß, wie schon im allgemeinen Teil ausgeführt, die Eisenbahn sich nicht einmal auf § 278 BGB. berufen kann, sie also selbst bei Verschulden eines Erfüllungsgehilfen des Absenders zur vollen Verantwortung gezogen wird.

Die bisherigen Beispiele werden genügen, uns von der Unzulänglichkeit einer Entscheidung nach § 25 des preußi-

schen Eisenbahngesetzes zu überzeugen. Schon aus diesen Gründen muß die Lösung des Reichsgerichts in der Streitfrage abgelehnt werden. Es ist widersinnig, einer Wortkonstruktion zuliebe eine unhaltbare Entscheidung herbeizuführen. Daher gebührt auch praktisch der Vertragstheorie der Vorzug.

Aber auch bei der Annahme, daß eine Haftung nur im Fall eines Verschuldens eintreten soll (Vertragstheorie), erscheint es bedenklich, daß die Postverwaltung, die dem Absender, wie im 1. Teil ausgeführt, bis zur höheren Gewalt haftet, nur bei Verschulden der Eisenbahn von dieser Ersatz verlangen kann. In der Praxis wird man schwerlich der Eisenbahnverwaltung ein Verschulden nachweisen können und in den meisten Fällen einen Zufall annehmen müssen. In diesem Fall hätte aber die Postverwaltung den Schaden zu tragen, auch wenn der Schaden bei der Beförderung auf der Eisenbahn entstanden ist. Diese Entscheidung kann also nicht restlos befriedigen. Ich möchte vielmehr meine Ansicht dahin aussprechen, daß die Eisenbahn für Postsendungen nur nach Postrecht haftet. Erst dann ergibt sich ein praktisch haltbares Ergebnis, das bei den bisherigen Entscheidungen vermißt wird: Die Postverwaltung, die dem Absender nach Postrecht Schadensersatz geleistet hat, kann von der Eisenbahn den gleichen Schadensersatz verlangen, wenn der Schaden durch die Eisenbahn verursacht ist. Dem Absender aber, der gegen die Eisenbahn klagt, kann diese entgegenhalten, daß sie nur nach dem Postgesetz bis zu der dort angegebenen Höhe hafte, sodaß also ein weiterer Anspruch ausgeschlossen ist.

Der Grundgedanke zu dieser vorgeschlagenen Lösung ergibt sich m. E. aus dem Wesen des Postverkehrs und Postrechtes. Das Postgesetz ist ein Gesetz für den Postverkehr; die beschränkte Haftung, die darin zum Ausdruck kommt, hat ihren Grundgedanken gleichfalls in den eigenartigen Verhältnissen des Postverkehrs. Daraus muß sich aber mit Notwendigkeit ergeben, daß die Haftung für Postsendungen überhaupt eine beschränkte ist. Voraussetzung zu dieser

Annahme ist aber, daß zwischen Eisenbahn und Post ein Beförderungsvertrag vorliegt. Das ist aber in den vorstehenden Ausführungen versucht worden zu begründen. Wir sind bisher zu dem Ergebnis gekommen, daß sowohl die Post als auch der Absender nur einen vertraglichen Schadensersatzanspruch gegen die Eisenbahn haben, und daß auf ihn die Bestimmungen des Werkvertrags Anwendung finden. Der genannte Vertrag ist aber gerichtet auf Beförderung von Postsendungen, er ist daher als dem Postbeförderungsvertrag gleichgestellt zu betrachten. Wenn aber für den Vertrag zwischen Absender und Post die beschränkte Haftung gesetzlich festgelegt ist, so ist es meines Erachtens unbedenklich, dieses Sonderrecht auch zugunsten der Haftung der Eisenbahn für Postsendungen zuzulassen. Außerdem kann man, entsprechend § 432 HGB. folgern, daß die Eisenbahn in den zwischen Absendern und Post geschlossenen Vertrag eintritt und daher nur nach Postrecht zu haften hat.

Der einzige Zweifel gegen die Annahme einer solchen Haftung wäre nur, daß das Postgesetz nur von der beschränkten Haftung der Postverwaltung spricht, nicht der Eisenbahnverwaltung. Die entsprechende Anwendung der §§ 6 f. des Postgesetzes auf den Eisenbahnpostverkehr mag vielleicht dem Wortlaut nach gewagt sein, sie entspricht aber der praktischen Lösung der Streitfrage am ehesten. Gegen dieses Ergebnis dürften keine Bedenken mehr bestehen.

Das Reichsgericht selbst sucht, wenn auch auf anderem Wege, dieser Lösung näher zu treten und zwar mit Hilfe des § 328 BGB. Es führt in der Entscheidung Bd. 92, S. 8 aus, daß der Speditionsauftrag einen zugunsten des Frachtführers vereinbarten Verzicht enthalte. Daß dem Versender der Verzicht entgegen gehalten werden kann, finde in dem Grundgedanken des § 328 seine Rechtfertigung (vgl. RG. Bd. 77, S. 322). „Es fragt sich, ob nicht die Postverwaltung durch Annahme von Postsendungen gleichzeitig zugunsten des Eisenbahnfiskus einen Vertrag im Sinne des § 328 BGB. schließt, daß die Eisenbahn höchstens in Höhe der Sätze der §§ 6 f. des PG. haften brauche."

Hier wird also bereits versucht, die beschränkte Haftung der Post auf den Eisenbahnverkehr anzuwenden. Daß § 328 dazu nicht das Mittel bietet, erkennt aber das Reichsgericht selbst an, indem es sagt, daß es zur Annahme eines Vertrages zugunsten eines Dritten an jeder tatsächlichen Unterlage fehlt. Die einzige Lösung bietet nur die Annahme eines Postbeförderungsvertrages zwischen Eisenbahn und Post, wie wir aus dem Gedanken der Vertragstheorie in Verbindung mit dem Gedanken der beschränkten Posthaftung entnehmen können. Daß der Absender gegenüber der Eisenbahn unmittelbar keinen höheren Schaden geltend machen kann, entspricht dem Grundgedanken der Entscheidung Bd. 70, S. 174.

Aus den Darlegungen ergibt sich jedenfalls, daß § 25 a. a. O. auf den Eisenbahnpostverkehr nicht anzuwenden ist. Aber auch abgesehen von diesem Fall, ist zu wünschen, daß bei der künftigen Ausgestaltung des Eisenbahnwesens, vielleicht in Gestalt von Reichseisenbahnen, auch die außervertragliche Haftung der Eisenbahn einheitlich reichsrechtlich geregelt wird.

Literatur-Verzeichnis.

Aschenborn, Gesetz über das Postwesen. Berlin 1907.
v. d. Borght, Das Verkehrswesen. Leipzig 1912.
Dambach-v. Grimm, Das Gesetz über das Postwesen. Berlin 1901.
Eger, Das deutsche Frachtrecht I. Berlin 1888.
Eger, Eisenbahnrecht im Deutschen Reich und in Preußen. Leipzig 1910.
Eger-Gordan, Post-, Telegraphen- und Telephonrecht. Leipzig 1909.
Endemann, Handbuch des Handelsrecht, Band III. Leipzig 1885.
Endemann, Das Recht der Eisenbahnen, Band II. Leipzig 1886.
Entscheidung des Reichsgerichts in Zivilsachen.
Fritsch, Handbuch der Eisenbahngesetzgebung. Berlin 1906.
Gordan, Die Haftung der Eisenbahn für Postsendungen (Eger, Entsch., Band 26 und 29).
Kittel, Die Ansprüche der Reichspostverwaltung für Schäden aus Eisenbahnunfällen (Eger, Band 24).
Laband, Reichsstaatsrecht (öffentliches Recht der Gegenwart, Band I), 6. Auflage. Tübingen 1912.
Laband, Das Staatsrecht des deutschen Reiches, Band III, 4. Aufl. 1901.
Puchelt, Kommentar zum Handelsgesetzbuch, 4. Aufl. Leipzig 1894.
Reindl, Die Haftpflicht der Eisenbahn für Sachschäden nach bayrischem Recht (Eger, Entsch., Band 23).
Rundnagel, Beförderungsgeschäfte (in Ehrenbergs Handbuch des Handelsrechts V, Abt. 2). Leipzig 1915.
Schelcher, Die Haftpflicht der Eisenbahn für Postwagen (Eger, Entsch. 11).
Scholz, Das Postrecht (in Ehrenbergs Handbuch V, 2). Leipzig 1915.
Senckpiehl, Die Haftung der Eisenbahn für Postsendungen in Preußen (Gruchot, Band 63).
Staub, Kommentar zum Handelsgesetzbuch II, 9. Auflage. 1912.
Staudinger, Kommentar zum Einführungsgesetz des B. G. B., 8. Auflage. München 1914.
Thöl, Das Handelsrecht, Band III, 6. Auflage. Leipzig 1880.

Lebenslauf.

Ich bin am 28. November 1893 in Eisenach geboren als Sohn des Verlagsbuchhändlers und Hofbuchdruckereibesitzers Karl Kahle. Ich besuchte in Eisenach das Gymnasium von 1903—1912, bestand im Februar 1912 die Reifeprüfung und studierte darauf 7 Semester Rechts- und Staatswissenschaft an den Universitäten Freiburg i. Br., München, Kiel und Marburg. Am 27. Oktober 1915 bestand ich am Oberlandesgericht Cassel die erste juristische Prüfung, nachdem ich kurz vorher zum Heeresdienst einberufen war. Am 7. Januar 1919 als Beamtenstellvertreter entlassen, bin ich am 3. Febr. 1919 zum Gerichtsreferendar ernannt, zum Vorbereitungsdienst für die 2. juristische Prüfung zugelassen und zunächst beim Amtsgericht Eisenach und Vacha a. W. beschäftigt worden.

Am 1. November 1919 bestand ich vor der juristischen Fakultät in Marburg die mündliche Prüfung zur Erlangung der juristischen Doktorwürde.

Lothar Kahle.